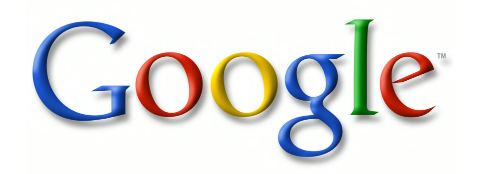



3 3433 10997 0545

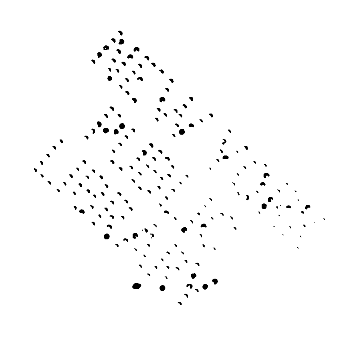


Marine-Rundschau

Fünfundzwanzigster Jahrgang, I. Teil

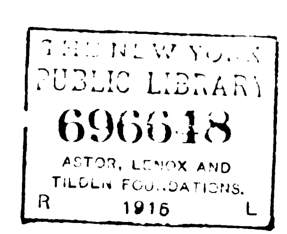
Januar bis Juni 1914 (Hefte 1 bis 6)





Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1914
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71





Inhaltsverzeichnis

des

Jahrganges 1914, I. Teil (Hefte 1 bis 6)

der

Marine-Rundschau.

Aufsätze und Abhandlungen

Seite



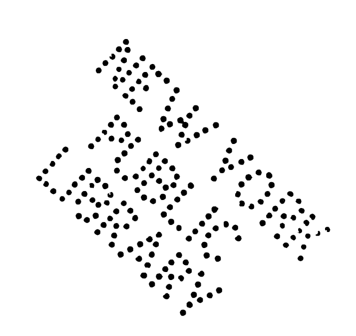
Meinungsaustausch

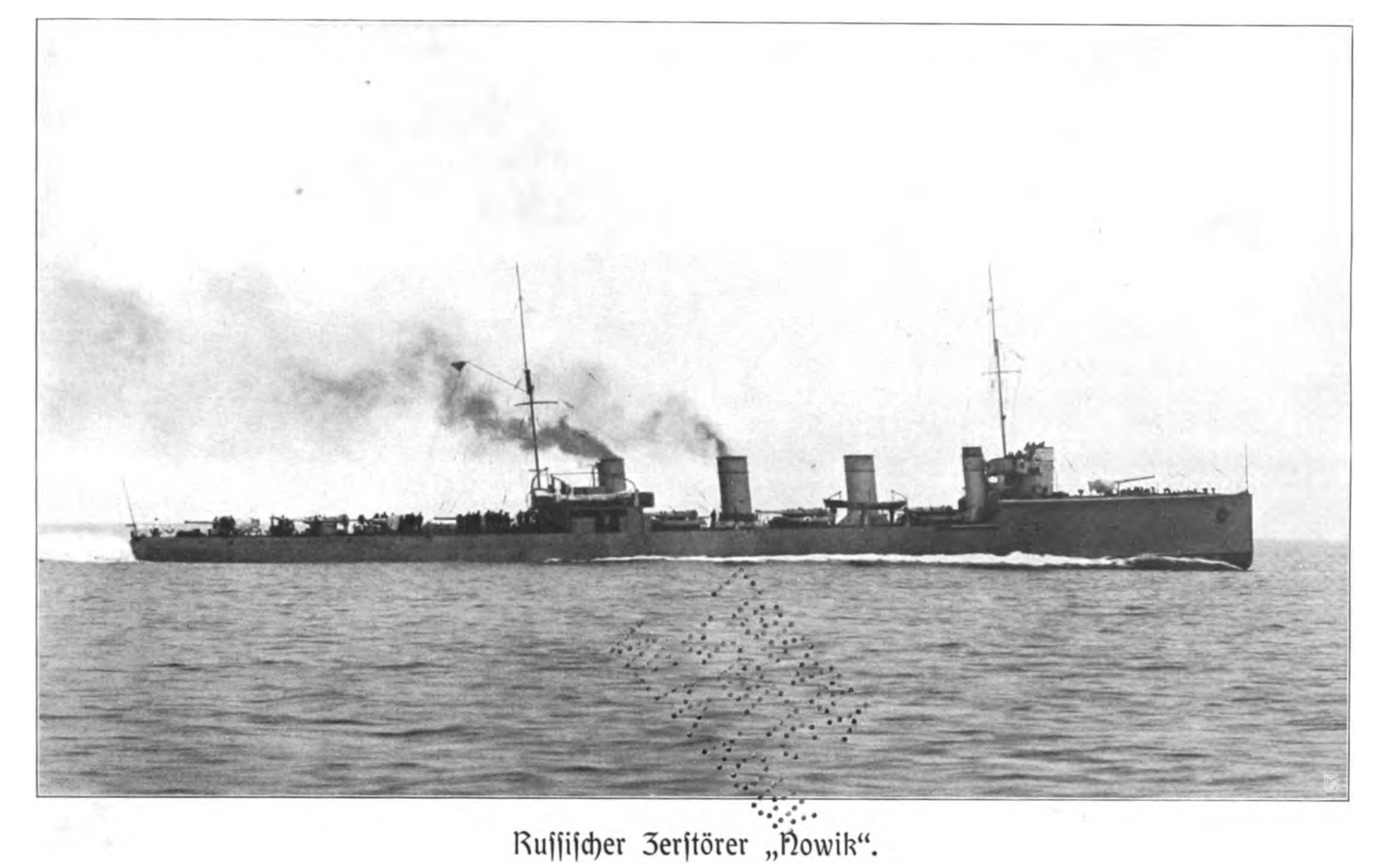
Rundschau in allen Marinen

Verschiedenes

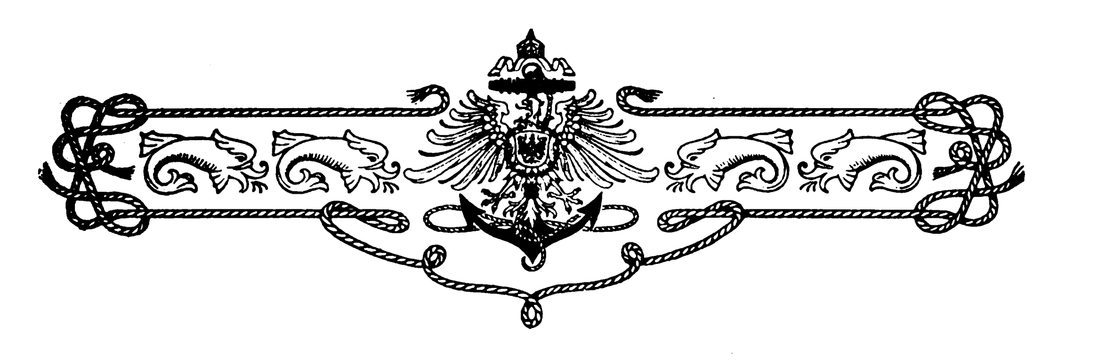
Zeitschriftenschau

Titelbilder





Russischer Zerstörer „Nowik“.



Charakter, Wissen und Können.

Von General der Infanterie z. D. A. v. Janson.

„Im Kriege wiegen die Eigenschaften des Charakters schwerer als die des Verstandes, und mancher tritt auf dem Schlachtfelde glänzend hervor, der im Garnisonleben übersehen wurde." So heißt es in der unter Moltkes Leitung entworfenen und von König Wilhelm genehmigten geheimen „Instruktion für die höheren Truppenführer" vom 24. Juni 1869.*) Ferner ebendort: „Der Krieg wird zur Kunst, einer solchen freilich, der viele Wissenschaften dienen. Diese letzteren machen bei weitem noch nicht den Feldherrn."**) Wir finden hier alle Elemente zur Festlegung der nicht nur dem Feldherrn, sondern auch dem Führer kleinerer Einheiten im Kriege unentbehrlichen Eigenschaften. Wissen und Können stehen nicht in einem unüberbrückbaren Gegensatze zueinander, sie ergänzen einander vielmehr, indem das eine die Grundlage des anderen bildet. Die wesentlichste Voraussetzung aber ist der Charakter, ohne den selbst gründliches Wissen und reiche Befähigung vereint im entscheidenden Augenblick versagen oder, wie Moltkes genialer Schüler Verdy sagt: „Aller praktischen, aller theoretischen Ausbildung weit voran steht die Ausbildung des Charakters, dessen kriegerische Eigenschaften schließlich entscheidend in die Wagschale der kriegerischen Handlungen fallen — aber ein jeder wird dabei um so Größeres zu leisten vermögen, je mehr »Wissen« und »Können« in ihm zur harmonischen Entwicklung gelangt sind."***)

Die Kriegsgeschichte bietet reichen Stoff zur Prüfung und Erläuterung dieser Thesen. Wir werden gut tun, uns auf hervorragende Beispiele aus verhältnismäßig neueren Zeiten zu beschränken, in denen der Begriff des militärischen Wissens sich dem heutigen wenigstens annäherte und deren maßgebende operative und taktische Grundsätze uns ebenso genau überliefert sind wie das Wesen der Persönlichkeiten. Daß das Verhältnis von Charakter, Wissen und Können zu allen Zeiten dasselbe war, wird ohne weiteres einleuchten — man braucht nur die Namen Alexander der Große und Julius Caesar zu nennen.

*) Moltkes Militärische Werke, II, 2. Berlin 1900, S. 171.

**) a. a. O., S. 172.

***) v. Verdy du Vernois, Studien über den Krieg, II, 2. Berlin 1901, S. XII.

Den Lesern der „Marine-Rundschau“ wird es vielleicht befremdlich erscheinen, wenn im folgenden mehr von Generalen als von Admiralen die Rede sein wird. Abgesehen davon, daß der Titel nicht immer dem Wesen der Stellung entsprach — der Admiral Colligny war z. B. ein berühmter Truppenführer —, so bildeten sich stehende Kriegsflotten und Seeoffizierkorps erst verhältnismäßig spät; auch wurde der Seekrieg ursprünglich von Landtruppen unter ihren Befehlshabern geführt, während nur die rein seemännische Schiffsführung den Berufsseeleuten überlassen blieb. Entweder handelte es sich um Überführung eines Heeres nach einem überseeischen Kriegsschauplatze, oder der Kampf zur See wurde schließlich an Bord geenterter Schiffe im Handgemenge ausgefochten; selbst der Kampf der Galeeren paßte sich den gleichzeitigen taktischen Anschauungen des Landkrieges an.*) Die ersten Seeleute, die sich zu wirklichen Seeoffizieren und zu Flottenführern im Sinne von Feldherren entwickelten, waren reine Praktiker, die lediglich über ein empirisch erworbenes Fachwissen verfügten, so daß bei ihnen von einem Gegenüberstellen von Wissen und Können nicht die Rede sein kann. Der eine lange Zeit andauernde und in England heute noch bestehende Gebrauch, bereits im Knabenalter in den seemännischen Beruf einzutreten, schloß die Aneignung einer gründlichen wissenschaftlichen Bildung für die Mehrzahl ebenso aus wie für die Junker des friderizianischen Heeres. Nur wenigen bevorzugten Naturen gelang es, sich trotzdem allmählich zu einer wissenschaftlichen Auffassung durchzuringen, aber die Seeoffiziere blieben im allgemeinen mithin auch unberührt von der verderblichen Herrschaft von Theorien und unangekränkelt von kriegswissenschaftlicher Pseudogelehrsamkeit.

Im 16. Jahrhundert erst fing die bewaffnete Handelsflotte der Engländer an, sich in eine Kriegsflotte umzuwandeln, und englische Admirale stellten den Kampf um die Seeherrschaft als Grundsatz auf.**) Gleichzeitig finden sich die von den Spaniern übernommenen ersten Anfänge einer Segelschifftaktik.***) Im 17. Jahrhundert erscheint dann in den Niederlanden einer der größten Seehelden aller Zeiten — de Ruyter —, der aus einem Haufen bewaffneter Kauffahrer, wie Mahan sagt, eine Kriegsflotte bildete. „Er hat sich vom einfachen Seilerlehrling und Schiffsjungen emporgearbeitet zum ersten Admiral und glänzendsten Bürger seines Landes durch eigene Tüchtigkeit, Pflichttreue, Energie. Darin liegt ein Teil seiner Größe. Aber in den Motiven liegt erst die ganze Größe dieses einzigen Mannes. Nicht Ehrgeiz war es, der ihn trieb, sondern reinste Vaterlandsliebe.“†) Der zielbewußte Kampf um die Seeherrschaft, das Aufsuchen der feindlichen Flotte, um sie zu vernichten — im Gegensatz zu den früheren Gelegenheitskämpfen der die Handelsflotte „konvoyierenden“ Kriegschiffe —, ist für ihn ebenso der leitende Gedanke wie für seine englischen Gegner, seine taktischen Anordnungen zeichnen sich durch Klarheit und Bestimmtheit

*) C. Frhr. v. Maltzahn, Der Seekrieg. Leipzig 1906, S. 8.

**) a. a. O., S. 19.

***) Die Taktik de Ruyters, „Marine-Rundschau“ 1907, I., S. 281; Siegel, Die Flagge. Berlin 1913, S. 113.

†) Gudewill, De Ruyter, „Marine-Rundschau“ 1901, II., S. 1118; vgl. auch A. Stenzel und H. Kirchhoff, Seekriegsgeschichte, III. Berlin 1910, S. 256. Für die Leser dieses Blattes darf ich wohl als selbstverständlich annehmen, daß in jedem Einzelfalle für nähere Information R. Rittmeyer, Seekriege und Seekriegswesen, Berlin 1907 bis 1911, in Frage kommt.

aus. Die englischen Admirale, an ihrer Spitze Blake, schufen bereits eine schriftliche allgemeine Kampfinstruktion. Beteiligt an ihr war aber auch General Monk, einer jener unter Cromwell im Landkriege geschulten „Soldaten-Admirale“, denen Maltzahn in erster Linie zuschreibt, „daß Strategie und Taktik des Seekrieges in neue Bahnen einlenkten“.*)

Während die Begriffe über Operationen und Taktik zur See so erst feste Gestalt anzunehmen anfingen, war dies zu Lande längst geschehen. Feste Formen lassen sich bis ins Altertum verfolgen, die damit verknüpfte Wissenschaft bis auf Xenophon. Die Kriegskunst zu Lande hatte einen Anstrich von Gelehrsamkeit bekommen und wurde greisenhaft. Selbst wirkliche Feldherren zogen grundsätzlich die Methode der Kühnheit, das operative Manöver der Schlacht vor. Ein Landsmann de Ruyters, Moritz von Oranien, berühmt durch den Kampf wider die Spanier und durch die systematische Erziehung der Truppe und sogar eines Offizierkorps, schwelgte geradezu in der Übertragung archäologischer Vorstellungen auf die Gegenwart. Was er auf der Universität Leyden über römische Kriegskunst gelernt hatte, suchte er in allen Einzelheiten einzuführen bis auf die Kommandosprache. Er wurde vom Geiste seiner Zeit beherrscht, und seine Erfolge in einem fast endlosen Kriege lagen vornehmlich auf dem Gebiete des systematischen Festungskrieges, obwohl er auch in der offenen Feldschlacht Ruhm erwarb.

Auch der Dreißigjährige Krieg hatte eine für uns unbegreifliche Dauer, und doch war hier weder Mangel an Temperament, noch verkehrt angebrachte Gelehrtheit seiner zahlreichen trefflichen Feldherren die Ursache, die in der bereits eingewurzelten methodischen Gedankenrichtung, weit mehr aber noch in der eigenartigen politischen Lage und im Wesen der Heere, die vom Kriege lebten, zu suchen ist. Immerhin lag es an den Persönlichkeiten, daß der Krieg lebhafter und energischer geführt wurde als jener niederländische Befreiungskampf. Heben wir nur einen Mann auf jeder Seite heraus: Gustav Adolph und Wallenstein. Der erstere, hochbegabt, wissenschaftlich fein gebildet und von seinem Vater schon in früher Jugend praktisch in den Krieg eingeführt, verdankte seine gewaltigen Erfolge doch in erster Linie seiner großartigen Charakterveranlagung. Ein idealer Beweggrund ließ ihn den Krieg über das Meer tragen, und wenn das Ideal sich vielleicht steigend mit politischen und sogar ehrgeizigen Motiven mischte oder gar von ihnen verdrängt wurde, so standen bei der Behandlung der Menschen und vornehmlich bei der Erhaltung der Mannszucht seines Heeres doch immer ideale und moralische Gesichtspunkte im Vordergrunde. Die Macht seiner Persönlichkeit wirkte „unendlich stark auf die Gemüter der deutschen Fürsten“,**) und mit ihm fiel die Sache der Verbündeten, so lange auch noch unter Führung tüchtiger Männer dafür gekämpft wurde. Dem Schwedenkönige ebenbürtig an Bildung, Energie und Können war Wallenstein, aber er besaß nicht den kristallklaren Charakter des Fürsten, der für seinen Glauben und die Machtstellung seines Landes focht;***)

*) Maltzahn, a. a. O., S. 91.

**) v. Clausewitz, Hinterlassene Werke, IX., 2. Aufl. Berlin 1862, S. 88.

***) Vgl. L. v. Ranke, Zwölf Bücher Preußischer Geschichte, I./II., 2. Aufl. Leipzig 1878, S. 207.

der große Condottiere war eine problematische Natur, und daran ist er zugrunde gegangen.

Die folgenden Kriege zur Zeit Ludwigs XIV. stehen an Energie der Kriegführung Gustav Adolphs nach und sind nicht so gelehrt wie die Feldzüge Moritz' von Oranien; sie werden höchst „methodisch" geführt, und das „Manöver" überwiegt immer mehr, bis das letzte Ringen der beiden hochberühmten Feldherren Montecuccoli und Turenne miteinander im Jahre 1675 sich zur Schachpartie mit fein berechneten Zügen und langen Pausen gestaltet — aber die Partie hört auf, ohne daß einer der Spieler mattgesetzt wird, obwohl Turenne inzwischen gefallen ist — noch richtiger: beide Teile waren matt in des Wortes eigentlichem Sinne. Montecuccoli besaß nicht nur eine umfassende militärische Bildung, er war selbst ein fruchtbarer Schriftsteller, dessen nach seinem Tode veröffentlichte Werke einen großen Einfluß auf die Kriegführung des 18. Jahrhunderts ausübten und wiederholt erläutert wurden. Sein noch berühmterer Gegner Turenne begeisterte sich in seiner Jugend an den Schriften Julius Caesars und des Quintus Curtius (über Alexander den Großen) und hat eine Schrift über die Kriegskunst verfaßt, die allerdings kein rein theoretisches Lehrbuch war. Mehr als durch diese Schrift machte er durch die Macht seiner Persönlichkeit und seine hoch eingeschätzten Erfolge Schule. Sein neuester Biograph sagt von ihm: „Turenne dachte nicht daran, seine Kunst zu formulieren; er ließ sich die landläufige Meinung bilden, daß er seine kriegerischen Erfolge zum guten Teil dem Glücke verdanke, ohne die Hilfe einer Theorie." Und an anderer Stelle: „Seine Hauptstärke, die ihn ohne weiteres unter die Meister einreiht, ist der ausgeprägte Sinn für die Wirklichkeit und die mit ihr verknüpften Zufälligkeiten. Turenne ist ein vollendeter Realist . . . Er besitzt die souveräne Fähigkeit, mit gesundem Menschenverstand die Lage zu beurteilen . . . . . Seine vollkommene Kenntnis der menschlichen Natur ist ihm die Grundlage."*) Von gelehrter Verbildung ist also keine Rede, diese Charakteristik erinnert sogar an Moltke, und doch entspricht seine berühmte Heerführung in keiner Weise den Anforderungen, die wir heute an eine die Entscheidung leitende Kriegsleitung stellen. Clausewitz sagt: „Die Kriegskunst Turennes würde sich in unseren Kriegen ausgenommen haben wie der Galanteriedegen eines Hofmannes unter Ritterschwertern. Was würde Bonaparte oder, um nicht gerade das Höchste zu wählen, was würde Blücher getan haben, wenn er mit unseren Begriffen und Kriegsgewohnheiten Turenne gegenübergestanden hätte? Er würde ihn unfehlbar in eine vollkommene Niederlage oder gar in eine Katastrophe verwickelt haben."**) Aber ihm stand weder ein Napoleon, noch ein Blücher gegenüber, sondern ein Montecuccoli, von dem Clausewitz meint, er habe sich von Anfang bis zu Ende dieses seines letzten Feldzuges „mit einer wahren Zaghaftigkeit benommen."***) Man tut diesen mit Recht berühmten Männern schweres Unrecht, wenn man es unternimmt, sie von unserem Standpunkte zu beurteilen; sie haben Anspruch darauf, vom Gesichtspunkte ihrer Zeit beurteilt zu werden, und auch die hier in Erörterung stehenden Fragen lassen sich nur zutreffend lösen, wenn man hierauf Rücksicht nimmt. Dieser Hinweis mag das verhältnismäßig lange Verweilen bei

*) J. Revol, Turenne. Paris 1910, S. 388 und 389.

**) Clausewitz, IX., S. 193.

***) a. a. O., S. 188.

Montecuccoli und Turenne rechtfertigen. Daß sie sich trotzdem nicht als vorbildlich hinstellen lassen, dafür spricht der Umstand, daß zwei Zeitgenossen zu nennen sind, die in bezug auf Energie ihrer Handlungen höher standen und denen im Gegensatz zu den beiden großen Schachspielern das eigen war, was Napoleon das „feu sacré" nennt: der „Große Condé" und der „Große Kurfürst". Während der frondierende Geist des einen seine großen Eigenschaften nicht voll zur Geltung kommen läßt, steht der andere „ebenbürtig in der Reihe der großen theoretisch-praktischen Geister, die das 17. Jahrhundert in seinen religiösen und politischen Kämpfen hervorgebracht hat . . . Er vollbrachte eine Gründung für alle Zeiten."*) Er hat zwar „da, wo er gesät, noch nicht ernten können, aber er hat den schwersten Teil der Arbeit geleistet".**) Mit den besten Geistes- und Charaktereigenschaften ausgestattet, auf der Universität Leyden wissenschaftlich gebildet wie einst sein Großoheim Moritz von Oranien und in die Anfänge des Kriegswesens eingeführt im Feldlager Friedrich Heinrichs von Oranien, gelangte er mit zwanzig Jahren zur Herrschaft und entwickelte sich allmählich nach „grausen, harten Lehrjahren" zum Politiker und Feldherrn ersten Ranges. Mit ihm „begann die europäische Politik des brandenburgisch-preußischen Staates".***) „Er war mehr ein Kriegsmann als ein Gelehrter; aber er hatte Sinn für Gelehrsamkeit und den Wunsch, sich allseitig zu unterrichten."†) In erster Linie jedoch war er ein Mann der Tat. Den Höhepunkt als Feldherr erreichte er erst, als er ganz auf eigenen Füßen stand, im Kampfe gegen die Schweden. Im kühnen Angriff und in rastloser Verfolgung offenbarte er den Vernichtungsgedanken und erhob sich über die Kriegsweise seiner Zeit. Er hat nicht nur den Grund zur preußischen Heeresmacht gelegt, er schuf weitblickend auch eine kleine Marine. Ist sie wieder zugrunde gegangen, so hat sie „doch die Idee einer brandenburgischen Seemacht lebendig gehalten".††)

Damit gewinnen wir wieder Fühlung mit den großen Seeoffizieren, die wir mit de Ruyter verließen. Sein Mitkämpfer, der ältere Tromp, schon als Kind von acht Jahren Seemann geworden, also auch ohne wissenschaftliche Bildung aufgewachsen, kam jenem nahe, doch nicht gleich, und sein Sohn, der den Ruhm des Vaters erbte und erneuerte, beeinträchtigte seine großen Leistungen durch sein hochfahrendes Wesen — nur einem beugte er sich, dem in seiner kindlichen Bescheidenheit so großen de Ruyter —, einer der größten Triumphe wahrer Charaktergröße. Im Gegensatz zu diesen Seehelden geringer Herkunft war ihr Mitstreiter, der dänische Admiral Niels Juel, den Stenzel den „größten Seetaktiker des Nordens" nennt†††), von vornehmer Herkunft, höfisch erzogen und erst mit 21 Jahren zur See gegangen; man darf ihn als Schüler des älteren Tromp und gewissermaßen auch de Ruyters bezeichnen. Juels eigenartige Laufbahn läßt auf eine ungewöhnliche Veranlagung schließen: Nach verhältnismäßig kurzem und dazu unterbrochenem Dienste als praktischer Seeoffizier ver-

*) Ranke, a. a. O., S. 378.
**) R. Koser, Geschichte der brandenburgisch-preußischen Politik, I., S. 505.
***) a. a. O., S. 508.
†) Ranke, a. a. O., S. 378.
††) a. a. O., S. 382.
†††) Stenzel, a. a. O., S. 295.

brachte er zwei Jahrzehnte in einer technischen Stellung zu und erzielte dann als Admiral große kriegerische Erfolge. Durch die ihm vom Lande her erteilten Anweisungen eingeengt, ähnlich wie der jüngere Tromp, hat er allerdings nur auf rein taktischem Gebiete sich hervorzutun vermocht.

Auch den französischen Admiral Graf Tourville traf das Schicksal der Bevormundung; er wurde durch den Befehl Ludwigs XIV., „den Feind anzugreifen, wo er ihn auch fände",*) vielleicht allerdings mehr noch durch die ihm angeborene Tollkühnheit zur Annahme eines höchst ungleichen Kampfes bei Kap Barfleur (am 29. Mai 1692) veranlaßt. „Zugleich Seemann und Soldat" und „praktisch und theoretisch für die Führung einer großen Flotte gut vorgebildet",**) entwarf er einen eigenartigen Angriffsplan und erreichte es, daß trotz der doppelten Stärke des Gegners in schwerem Kampfe keines seiner Schiffe verloren ging. Persönlichkeiten, die, wie Jean Bart, vorwiegend als kühne erfolgreiche Freibeuter zu charakterisieren sind, können hier füglich außer Betracht bleiben. Um so wichtiger ist die Wahrnehmung, daß die noch verhältnismäßig jugendliche Seetaktik bereits im 17. Jahrhundert zu erstarren anfing, nicht durch pseudo-wissenschaftliche Verbildung, sondern, wie es scheint, durch unkritischen Autoritätsglauben, in den unselbständige und ungeschulte Geister leicht verfallen. Abgesehen von einem Einzelfalle, wagte erst der englische Admiral Hawke (zuerst in der Schlacht bei Quiberon, den 20. November 1759) die geschlossene Linie de Ruyters aufzugeben und in einer den Umständen angepaßten Form zu kämpfen. Er konnte es wagen, weil Führer und Untergebene einander verstanden und blindlings vertrauten.***)

Wir wenden uns wieder zum Landkriege: Gegen den Schluß des 17. Jahrhunderts erscheint eine Persönlichkeit höchster Bedeutung, Prinz Eugen von Savoyen, der wesentlich an der Begründung der Großmachtstellung seines Adoptivvaterlandes Österreich-Ungarn mitgewirkt hat.†) Er besaß einen lauteren, festen Charakter, eine umfassende Bildung und war ein ausgesprochener Freund der Wissenschaften und Bücher. Gleichzeitig stand er mitten im militärischen und politischen Leben. Lehrhaft ist er nicht aufgetreten, und doch galt sein Hauptquartier als die hohe Schule der Heerführung. Auch der preußische Kronprinz Friedrich war bestimmt, sie durchzumachen. Als er im Jahre 1734 im Lager von Philippsburg eintraf, „nahm er wahr, wie die Helden ebenso wie andere Menschen ihrer Hinfälligkeit erliegen: in diesem Heere war nur noch der Schatten des großen Eugen. Er hatte sich selbst überlebt und fürchtete, seinen so fest begründeten Ruf der Zufallsentscheidung einer achtzehnten Schlacht auszusetzen."††) Seine einst so berühmte Kriegführung erinnerte jetzt an Montecuccolis letzten Feldzug. Und doch hatte der Prinz die Empfindung, daß „noch der Schatten des Prinzen Eugen den Feinden Ehrfurcht einflößte" — ein Triumph der Macht der Persönlichkeit und doch ein Hinweis auf die Grenze, die das Alter den Leistungen auch der größten Feldherren setzt. Von besonderer Bedeutung war es,

*) a. a. O., S. 359.

**) a. a. O., S. 360.

***) Stenzel, IV., S. 51.

†) K. Ritter v. Landmann, Prinz Eugen. München 1905.

††) Oeuvres de Frédéric le Grand, I. Berlin 1846, S. 166.

daß Eugen, nachdem er ein neues Vaterland gewählt hatte, diesem und seinem Kaiser in unverbrüchlicher Treue ergeben blieb und keinerlei eigene Politik trieb, im Gegensatze zu seinem berühmten Zeitgenossen und Mitkämpfer Marlborough, der als echter Engländer mitten im Parteigetriebe stand, unter wiederholtem Frontwechsel.

Unter diesen beiden Feldherren erwarb sich Moritz, der „Marschall von Sachsen", seine Sporen, seinen größten Ruhm dann im französischen Dienste. Er hat Mathematik, Mechanik und Befestigungskunst studiert, sich also mit denjenigen Wissenschaften, die die festesten Regeln aufweisen, beschäftigt, auch ein militärisches Werk geschrieben und doch gesagt: „Alle Wissenschaften haben Grundsätze und Regeln, der Krieg hat keine."*) Indessen auch dieser freie und kühne Geist stand im Banne seiner Zeit: nicht zu seinen geringsten Ruhmestiteln wurde gerechnet, daß er in den Niederlanden (1744) seinem übermächtigen Gegner gegenüber sich ohne entscheidende Schlacht zu behaupten wußte.

Mit größerem Rechte darf man als Schüler Eugens den „alten Dessauer" bezeichnen. Die wissenschaftliche Bildung des Fürsten Leopold war ebenso gering wie die seines Königlichen Freundes, Friedrich Wilhelms I., der ihn übrigens als Organisator und Erzieher des Heeres überragte. Trotz aller mit Vorliebe bekundeten Verachtung der „Herren von der Feder" hat sich der Fürst auch theoretisch mit der Kriegskunst, vornehmlich der Befestigungslehre, beschäftigt. Er hat sogar eine Abhandlung über den Belagerungskrieg drucken lassen, war ein Förderer der militärischen Geschichtsschreibung und stand mit dem Könige von Preußen in regem Briefwechsel über militärische Angelegenheiten.**) Es ist doch sehr bezeichnend, daß dieser ausgesprochene Verächter der Wissenschaft sich der Erkenntnis von der Unentbehrlichkeit gründlicher fachwissenschaftlicher Kenntnisse nicht zu entziehen vermochte. Er hat den Krieg in der Tat berufsmäßig studiert, wie der Große König von ihm sagt,***) aber seine Auffassung und seine Anordnungen lassen eine gewisse Unfreiheit, um nicht zu sagen, einen kleinlichen Zug erkennen, und den freieren Geist der Kriegführung Friedrichs des Großen vermochte er nicht mehr in sich aufzunehmen. Seine Bedeutung als Feldherr wurde durch Natur und eigene Neigung begrenzt. Berenhorst verglich ihn und den König mit „rohen Produkten, die inneren Wert haben."†)

Bevor wir uns nun mit Friedrich dem Großen beschäftigen, müssen wir noch König Karl XII. von Schweden nennen, von dem jener gesagt hat, daß er „einer der größten Männer seines Jahrhunderts gewesen sein würde, wenn er gemäßigt und gerecht gewesen wäre."††) Damit kommen wir zu einem neuen Elemente des vollkommenen Feldherrntums, dem Maßhalten als Regulator der unerläßlichen Kühnheit. Dem Großen Könige war auch diese Eigenschaft eigen, so sehr sein fein wägender, aber dem Wagen abholder Bruder Heinrich ihn auch geschmäht hat, daß er immer nur bataillieren wolle. Maßhalten war es, wenn er, der Gepflogenheit seiner Zeit

*) Nach Frhr. v. Falkenhausen, Kriegführung und Wissenschaft. Berlin 1913, S. 5.

**) K. Linnebach, König Friedrich Wilhelm I. und Fürst Leopold I. zu Anhalt-Dessau. Berlin 1907. S. 44ff.

***) Oeuvres, I., S. 187 und 192.

†) Nach Linnebach, S. 34.

††) Oeuvres, I., S. 142.

nichtachtend, grundsätzlich die Entscheidung durch die Schlacht anstrebte, sich, je aussichtsloser das Hinschwinden seiner Streitkräfte für ihn die Lage gestaltete, desto mehr dem üblichen Manövrieren und Hinhalten anbequemte. Es war nicht eine Anwandlung von Schwäche oder ein Aufgeben leitender Grundsätze, sondern eine „talentvolle Anwendung einer weisen Ökonomie der Kräfte".*) Von seinem Vater an einer regelmäßigen wissenschaftlichen Ausbildung gehindert, aber praktisch geschult für den militärischen Dienst und die staatsmännische Verwaltung, hatte er sich als ausgesprochener Autodidakt doch ein außerordentlich vielseitiges Wissen angeeignet, vermöge seiner fast einzig dastehenden Begabung und eines von Pflichtgefühl und edlem Ehrgeiz geleiteten eisernen Fleißes verständnisvoll in sich verarbeitet und in dem Bewußtsein, daß „der Souverän der erste Diener des Staates ist",**) und der Fürst selbst der „Konnetable" seines Reiches sein soll,***) für seinen Staat und sein Volk verwertet. Dauernd hat er sich mit der Kriegsgeschichte und der Theorie des Krieges beschäftigt, bis auf die Schriften des Vegetius zurückgehend,†) ohne „Theoretiker" zu werden. Mehr als irgendein anderer verstand er, seine Maßnahmen den Umständen anzupassen. Gelehrsamkeit hat er von seinen Offizieren nie verlangt, aber stets — selbst in den Pausen des Krieges — war er bestrebt, sie systematisch „zu bilden und in den Gepflogenheiten des großen Dienstes zu üben". Von seinen Generalen verlangte er, „daß sie schnell von Entschluß sind; das vermöchte ich nicht zu lehren. Man kann die Talente kultivieren, welche die Menschen von der Natur empfangen haben, aber es hängt nicht von dem Könige ab, sie nach Belieben zu verteilen". Er schrieb für seine Generale Lehrschriften, und über diese hinaus legte er seine Gedanken schriftlich nieder zur eigenen Klärung — er arbeitete dauernd an sich. Er möchte sich das Modell eines idealen Generals konstruieren, aber er bescheidet sich und meint: „Wie viel kontradizierende Tugenden werden nicht erfordert, um einen General zuwege zu bringen? Ich suggeriere vor allen Dingen, daß er ein ehrlicher Mann und ein guter Bürger des Staates sei, ohne welche Qualitäten die Geschicklichkeit und alle Kriegskunst mehr schädlich als nützlich seien."††) Also den Charakter stellt er in den Vordergrund. Die Frage nach dem „vollkommenen General", diesem „être de raison" zu beantworten, erscheint heute leichter, wenn wir an den denken, der sie stellte. Ihm selbst lag solcher Gedanke fern, er war zu groß, um eitel zu sein. Wir haben lange bei diesem wahren Genius verweilt, nicht lange genug, um ein für unsere Erörterung voll genügendes Bild zu geben. Ich muß darauf verzichten, mehr zu geben, und kann nur wünschen, daß recht viele sich in Kosers herrliche Lebensbeschreibung†††) vertiefen mögen, um eine Vorstellung von dem „Einzigen" zu gewinnen.

Was vom Großen Könige gilt, trifft bis zu einem gewissen Grade von seinen beiden bedeutendsten Paladinen zu, Schwerin und Winterfeldt. Den Gedankenaustausch

*) Clausewitz, I., S. 33.

**) Im Antimachiavell und im politischen Testament von 1752. — G. Küntzel und M. Haß, Die politischen Testamente der Hohenzollern. II. Leipzig und Berlin 1911. S. 41.

***) Politisches Testament, S. 56.

†) a. a. O., S. 55.

††) Vgl. mein „Das Offizierkorps Friedrichs des Großen" im 2. Heft 1912 dieser Zeitschrift.

†††) R. Koser, Geschichte Friedrichs des Großen. 4. und 5. Auflage. Berlin 1912/13.

mit beiden, eine Art geistiges Turnier, aus dem sich der Operationsplan für den Feldzug 1757 entwickelte, ist in seiner Art einzig in der Kriegsgeschichte.*) Feldmarschall Graf Schwerin, der studiert hatte, „fein gebildet, weltmännisch gewandt", hatte sich „als tapferer Soldat wie als kluger Diplomat gleichmäßig bewährt";**) er war damals ein jugendfrischer Greis, der Charakter, Wissen und Können vereinte. Fand der König ihn auch mitunter etwas eigenwillig, so erkannte er ihn doch als den „unstreitig größten General unseres Jahrhunderts" an. Auch in Winterfeldt waren Charakter, Wissen und Können vereint. Nur wenige Jahre älter als sein König, war er gleichfalls rein praktisch erzogen. Auf militärwissenschaftlichem Gebiete Autodidakt, arbeitete er dauernd an sich und suchte seine Kenntnisse, auf das Militärische beschränkt, zu vervollständigen. Mit staunenswerter Arbeitskraft hat er Großes vollbracht, sein ganzes Ich gab er seinem Könige zu eigen wie dieser sein Ich dem Staate. Ganz allmählich erwarb sich Winterfeldt durch Pflichttreue und vielseitiges Können einen Platz im Vertrauen seines Herrsches wie kein anderer, er wurde sein intimster Ratgeber und wuchs — dem Wesen, nicht dem Titel nach — zu einem Chef des Generalstabes heran, eine Funktion, die der König im übrigen ganz und gar selbst ausgeübt hat.

Friedrichs bedeutendster Gegner, Graf Leopold Daun, führte den Krieg noch ganz in alter Weise im Sinne des Manövrierens und Aufsuchens „unangreifbarer" Stellungen. Aber er betrieb diese Methode geschickt, zielbewußt, mit ausgesprochener Virtuosität und mit verhältnismäßig großem Erfolge, dem allerdings die numerische Schwäche der Preußen in hohem Grade zugute kam. Auch er vereinte Charakter, Wissen und Können, aber es fehlte ihm ein gewisses Maß der Frische und Unternehmungslust, sonst hätte er die „Potsdamer Wachtparade" erdrücken müssen.

Dies Fehlen eines göttlichen Funkens, das zu frischem Wagen anregt, ist auch für einen späteren mit Recht hochberühmten österreichischen Feldherrn kennzeichnend — Erzherzog Karl. Sein unantastbarer edler Charakter, sein tiefsittlicher Ernst, sein scharf ausgeprägtes Pflichtgefühl, verbunden mit gründlichster militärwissenschaftlicher Bildung und praktischer Erfahrung als Führer in vier Feldzügen, von denen zwei sieg- und ruhmreich verlaufen waren, ließen ihn als vorausbestimmt zu weit größeren Erfolgen und selbst einem Napoleon gewachsen erscheinen, aber sein Geschick war tragisch. Hier nicht zu erörternde Umstände bewirkten, daß er wiederholt sein Kommando niederlegte***), um zu ungünstiger Zeit es auf Wunsch seines Kaiserlichen Bruders wieder zu übernehmen, zuletzt 1809 — im Heere galt er damals als der einzige mögliche Führer. Aber allzusehr „von der Größe des Feldherrntums Napoleons durchdrungen", allzusehr von der Minderwertigkeit der zu seiner Verfügung stehenden Streitkräfte überzeugt, versah er „sein Führeramt in dem lähmenden Gefühl, von Ehre und Pflicht auf einen verlorenen Posten gestellt zu sein."†) Er

---

*) Vgl. mein „Hans Karl v. Winterfeldt, des Großen Königs Generalstabschef". Berlin 1913. S. 287 ff.

**) Koser a. a. O., I., S. 235 ff.

***) Der Ansicht, die A. Herrmann in „Der Aufstieg Napoleons", Berlin 1912, S. 561 ausspricht, daß „Mißtrauen und Empfindlichkeit doch auch des Erzherzogs Entschließungen häufiger, als es im Interesse der Monarchie lag, beeinflußten", möchte ich nicht beitreten.

†) K. u. K. Kriegsarchiv. Krieg 1809. I. Wien 1907. S. 180/81.



besiegte seinen gewaltigen Gegner bei Aspern und vermochte doch nicht den Feldzug zu einem glücklichen Ende zu führen. Man hat seiner allzu großen Gelehrsamkeit, die in seinen Schriften hervortritt, der übermäßigen Bewertung „strategischer Punkte" die Hauptschuld am Ausbleiben des Erfolges beigemessen. Diese Theorie ist für seine Nachfolger im Oberbefehl unheilvoll gewesen, aber die Ursache für seinen eigenen Mißerfolg liegt doch tiefer — im Mangel an Selbstvertrauen, im Überwiegen allzu vorsichtigen Wägens über das Wagen.

Eine ganz andersartige Natur war des Erzherzogs Kampfgenosse von 1799 — der Russe Suworow, von dem Clausewitz sagt: „In seinem rohen Naturalismus wohnte ihm der Gedanke stets bei, den eine falsche Theorie so häufig verdrängt hat, daß es in den meisten Fällen nur auf den Sieg ankommt, nicht wo und gegen wen er erfochten wird.*) Clausewitz charakterisiert ihn weiter als „einen Menschen von einem feurigen Willen, großer Kraft des Charakters und vielem natürlichen Verstande, der in den Kriegen gegen die Türken eine tüchtige Schule durchgemacht hatte", die indessen einer Kriegführung gegen die Franzosen nicht genügte, und von „roher Wunderlichkeit", die zwar „meistens eine angenommene Rolle war", die aber doch der Leitung eines „Krieges zwischen gebildeten Völkern" Schwierigkeiten bereitete. An der Spitze seines österreichischen Generalstabes — er führte ein österreichisches Heer — stand „ein sehr gebildeter und ausgezeichneter Mann (General Christeler)", indessen „der vollkommenste Generalstab mit den richtigsten Ansichten und Grundsätzen bedingt noch nicht die ausgezeichnete Führung einer Armee, wenn die Seele eines großen Feldherrn fehlt; die einer großen Feldherrnnatur angeborene Richtung des Blicks und des Willens aber ist auch da ein vortreffliches Korrektiv gegen die in ihre eigenen Pläne sich verwickelnde Generalstabsgelehrsamkeit, wo sie derselben im übrigen als Instrument nicht entbehren kann".**) Wo Suworow sich befand, waren „die Verbündeten immer entschieden die Sieger, ob sie gleich keineswegs mit überlegenen Kräften fochten".***) Clausewitz schränkt sein Lob an anderer Stelle wieder ein, indem er Suworow „die klare Einsicht in die objektive Welt abspricht", er bedurfte „des Rates und der Leitung". Die Folge war ein zu weitgehender Einfluß des Generalstabes, der österreichischen Generale überhaupt und der Politik, so daß des Feldherrn „Entschlossenheit und sein Unternehmungsgeist in dieser Maschinerie größtenteils verloren ging". Das ist ungemein lehrreich zur Beurteilung des richtigen Verhältnisses zwischen Feldherrn und Generalstab. Wir müssen auf jene „rohen Wunderlichkeiten" zurückkommen; dergleichen ist nicht mit natürlichem, urwüchsigem Wesen zu verwechseln, gründet sich vielmehr in der Regel auf einem Haschen nach Popularität, ist also eine Pose. Die Pose, auch die heroische, ist schauspielerhaft und unvornehm und nicht die Sache wirklich großer Männer. Man wird mir vorhalten, daß Napoleon posierte — gewiß, aber so groß er auch als Feldherr und Staatsmann war, so war er es doch nicht an Charakter — und ihm fehlte die Vornehmheit. Was ich hier unter vornehm begreife, wird man verstehen, wenn ich de Ruyter und Scharnhorst diese Eigenschaft unbedingt zuerkenne.

(Fortsetzung folgt.)

*) Clausewitz, V., S. 394.

**) a. a. O., S. 185/86.

***) a. a. O., S. 409.

Die XV. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Erster Tag.

Die XV. Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft wurde am 20. November 1913 in der Aula der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg durch den ersten Vorsitzenden, Geheimen Regierungsrat Professor Dr. Jng. h. c. Busley, mit der Verlesung eines Telegramms eröffnet, in dem Seine Majestät der Kaiser sein Bedauern darüber ausdrücken ließ, daß er infolge einer Erkältung die in Aussicht genommene Teilnahme an der diesjährigen Tagung der Gesellschaft aufgeben mußte. Auch Seine Königliche Hoheit der Großherzog Friedrich August von Oldenburg, der als Ehrenvorsitzender der Schiffbautechnischen Gesellschaft sonst die wissenschaftlichen Versammlungen persönlich zu leiten pflegte, mußte in diesem Jahre wegen einer erst kürzlich überstandenen Operation den Sitzungen fernbleiben und sich darauf beschränken, der Hauptversammlung guten Erfolg zu wünschen. Mit Zustimmung der Versammlung sandte Geheimrat Busley je ein Huldigungstelegramm an die beiden hohen Förderer der Gesellschaftsbestrebungen ab.

Starkem Interesse begegnete schon der erste Vortrag über

Neuere Erfahrungen und Bestrebungen im Schiffsturbinenbau,

einem Interesse, das nicht allein in der Person des Vortragenden Dr. Bauer und in dem von ihm gewählten Thema, sondern auch in seiner beruflichen Stellung als technischer Direktor der im Weltschiffbau seit langen Jahren rühmlichst bekannten Vulcan-Werke, Hamburg und Stettin-Bredow, seine Erklärung fand.

Einleitend wies Dr. Bauer auf die ungemein schnelle Entwicklung hin, die dem Schiffsturbinenbau in Deutschland beschieden war. Während 1904 in Deutschland überhaupt noch keine Schiffsturbine hergestellt worden ist, betrug die Gesamtleistung der in Deutschland in Bau genommenen Maschinen dieses Systems schon am Ende des Jahres 1906 97 000 PS, eine Zahl, die bis Ende 1913 bereits auf nicht weniger als 3 200 000 PS gestiegen ist. Dieses außerordentlich rasche Fortschreiten auf dem einmal betretenen und sehr bald als richtig erkannten Wege brachte natürlich den Übelstand mit sich, daß dem Konstrukteur für die Weiterbildung der von ihm entworfenen Turbinenkonstruktionen meist nur ungenügende Erfahrungen mit früheren Bauten zur Verfügung standen, und die gewaltige, durch vorhergehende Versuche gar nicht in ausreichendem Maße vorzubereitende Steigerung der Leistungen für die Einzelanlage bedeutet daher für ihn und die bauausführende Firma ein erhebliches Wagnis.

Erst jetzt kann man mit Berechtigung von Erfahrungen sprechen, die im deutschen Schiffsturbinenbau gewonnen sind, und da die strenge Scheidung der Systeme — reine Reaktionsturbine (Parsons), auf englischem Boden aufgewachsen, und gemischtes System (A. E. G. und andere), vorzugsweise in Deutschland entwickelt — nicht mehr besteht,

jeder Konstrukteur vielmehr aus beiden Gebieten das jeweils für den Zweck Passendste verwendet, so lassen sich diese Erfahrungen ganz allgemein behandeln, ohne daß es nötig wäre, sie nach Einzelsystemen zu zergliedern.

Unter den schlimmen Erfahrungen, die wohl keiner im größeren Umfange Turbinen herstellenden Firma erspart geblieben sind, stehen an erster Stelle die Schaufelhavarien, die mit unbedingter Sicherheit auszuschalten trotz zahlreicher Konstruktionen und Versuche auch jetzt noch nicht völlig gelungen ist. Die Ursachen dieser Schaufelhavarien liegen zum Teil in Material und Konstruktion der Beschaufelung, zum anderen Teil sind jedoch die eingetretenen Schwierigkeiten auch durch äußere Ursachen veranlaßt.

Bezüglich des Schaufelmaterials erwies sich die Verwendung hochprozentigen Nickelstahls — etwa 25 v. H. Nickelgehalt — sehr bald als Fehlgriff, weil das Material sich schnell zersetzte und dann brüchig wurde. Wesentlich bessere Ergebnisse wurden durch Messingschaufeln erzielt, deren besondere Legierung unter normalen Verhältnissen keine sonderlich bedeutsame Rolle spielt. Im allgemeinen ist hoher Bleigehalt schädlich, weil er die Schaufeln spröde macht. Aluminiumbronzen sind anscheinend weniger empfehlenswert. Vorbedingung für die Vermeidung von Schaufelhavarien ist natürlich die Verwendung nur durchaus gesunden Materials, abgesehen von kleinen Fabrikationsfehlern (Längsrissen, blättrigen Stellen), die bedeutungslos sind. Die sorgfältige Durchführung von Materialprüfungen, wie sie z. B. in vorbildlicher Weise vom Reichs-Marine-Amt vorgeschrieben worden sind, schließt die Entstehung von Schaufelhavarien auf Grund von Materialfehlern aus.

Zu hohe Beanspruchung der Schaufeln beim normalen Betriebe hat wohl noch nie zu Schaufelbeschädigungen geführt. Eine sorgsame Festigkeitsrechnung ist natürlich erforderlich, indessen ist sie mehr als eine Vorsichtsmaßregel aufzufassen, ohne daß hierdurch volle Gewähr geboten würde, wenn nicht gleichzeitig zum mindesten noch andere Vorsichtsmaßnahmen — richtige Wahl des Verhältnisses von Schaufellänge zur Schaufelbreite, zweckentsprechende Abstützung der Schaufelenden, ausreichende Bemessung der radialen und besonders auch der achsialen Spielräume usw. — getroffen werden. Besondere Bedeutung gewinnt die letztgenannte Maßnahme — genügend großes Spiel — bei Verwendung von überhitztem Dampf sowohl wegen der höheren Temperaturen als auch namentlich wegen der unkontrollierbaren Wärmedeformationen, die beim Manövrieren durch schnell wechselnde Erhitzung und Auskühlung entstehen. Nach dieser Richtung hin wäre der Fortfall der Rückwärtsturbinen als ein besonderer Gewinn anzusehen, weil bei immer gleichbleibender Drehrichtung ein Ineinanderhaken der Leit- und Laufschaufeln auch bei seitlichem Heraustreten einzelner Schaufeln aus den ihnen zugewiesenen Ebenen nicht stattfinden kann, die Rückenberührung dann vielmehr nur zu gegenseitigem Glattstreichen führt.

Die jetzt fast allgemein verwendete Schaufelbefestigung mit genügend tief bemessener Nut und Schwalbenschwanz oder Einkerbung kann bei sorgfältiger Arbeitsausführung als zuverlässig genug betrachtet werden. Schwieriger gestaltet sich die richtige, den vorliegenden Verhältnissen genügend angepaßte Abstützung der Schaufeln gegeneinander, die unbedingt erforderlich ist, weil im Betriebe rhythmisch wirkende Kräfte zur Geltung gelangen, die Vibrationen der Schaufeln erzeugen. Eine weit

gehende Schaufelbeschädigung, die kürzlich an einer sehr großen Turbine eines Handelsdampfers beobachtet wurde und nur durch — im wesentlichen tangentiale — Vibrationen erklärt werden kann, wurde im Lichtbilde gezeigt. Zur Vermeidung solcher Vorkommnisse tut man am besten, das Verhältnis der Länge der Schaufeln zu deren Widerstandsmoment gegen Biegung so zu wählen, daß die Schwingungszahl der Schaufeln sehr hoch liegt. Zweckmäßig erscheint es, einfach ein bestimmtes Verhältnis von Schaufellänge zu -breite festzulegen, und zwar sollte dies höchstens 12 : 1 bis 14 : 1 betragen. Außerdem sind natürlich noch besondere Abstützungen nötig, bei denen als die beiden Hauptarten Bindedrähte und Bandagen zu unterscheiden sind. Beide Vorkehrungen erfordern, wenn sie betriebssicher sein sollen, reiche Erfahrungen und sorgfältigste Arbeitsausführung.

Nach Erörterung der vorstehend geschilderten konstruktiven Maßnahmen zur Sicherung der Turbinen und ihrer Beschaufelungen im normalen Betriebe ging der Vortragende zur Besprechung einiger Havarie-Ursachen über, die außerhalb des normal zu nennenden Betriebszustandes liegen. Fremdkörper sind nach seiner Ansicht nur in den seltensten Fällen als die Ursache von Beschädigungen anzusehen; da ihr Eindringen aber immerhin möglich ist, so sind geschickt konstruierte Dampfsiebe vor dem Dampfeinlaß notwendig. Auch in dieser Beziehung wäre der Fortfall der Rückwärtsturbinen erwünscht; bei stets gleichem Drehsinn der Turbinen wird sich der Fremdkörper meist an einer bestimmten Stelle festsetzen und dort höchstens die vorbeisausenden Schaufeln einbeulen, ohne jedoch stärkere Zerstörungen innerhalb des Gehäuses zu veranlassen.

Die größte Gefahr liegt zweifellos in den Wasserschlägen, und zwar dann, wenn Vorwärts- oder Rückwärtsturbinen abwechselnd wirken. Bei gleichbleibendem Drehsinn schaden selbst größere Wassermengen, die z. B. beim Überkochen von Kesseln in die Schaufelsysteme gelangen, nichts; wohl aber kann die plötzliche Beschleunigung größerer Wassermengen im Gehäuse durch Dampf bei Inbetriebsetzung oder beim Umsteuern schwere Schäden hervorrufen, wie Dr. Bauer an einer Reihe von Lichtbildern zeigte.

Nach den Erfahrungen, die in den letzten Jahren im Schiffsturbinenbau gewonnen wurden, sind somit folgende Maßnahmen empfehlenswert:

1. Möglichst kräftige Dimensionierung der Schaufeln zum Schutze gegen Wasserschlag und Vibrationen;
2. möglichst solide Schaufelabstützung, die keine schwache Stelle als Angriffspunkt für den Beginn von Deformationen bieten darf;
3. möglichst weitgehende Vergrößerung der achsialen und radialen Spielräume, um bei eingetretenen kleineren Deformationen das Ineinanderfassen der aneinander vorbeigleitenden Schaufeln zu vermeiden.

Alle diese Forderungen laufen auf eine Erhöhung der Abmessungen und Gewichte der Turbinen hinaus und hindern daher die weitere Entwicklung des Baues großer direkt wirkender Turbinen; eine wirklich solide gegenseitige Abstützung der Schaufeln macht infolge der großen Zahl derselben, die in modernen, direkt wirkenden Turbinen enthalten sind, große Schwierigkeiten. Infolgedessen verfolgt die Technik zur Zeit die Fortschritte, die auf dem Gebiete des indirekten Turbinenantriebes

gemacht werden, mit um so höherem Interesse, als solche indirekten Anlagen auch in bezug auf Wirtschaftlichkeit, Manövrierfähigkeit, Raum- und Gewichtsbedarf große Vorteile bieten. Im zweiten Teile seines Vortrages ging Direktor Dr. Bauer daher auch auf die in dieser Richtung vorhandenen Zukunftsaussichten näher ein.

Zwei Wege haben bereits zu greifbaren Ergebnissen geführt, und zwar das nicht umsteuerbare Zahnrädergetriebe und der umsteuerbare Föttinger-Transformator.*) Als Hauptvorteile des ersteren sind die Möglichkeit der Anwendung hoher Übersetzungsverhältnisse und der hohe Wirkungsgrad zu nennen, denen aber als wesentliche Nachteile gegenüberstehen:

1. Die Übertragung der Kraft durch unter Druck sich berührende Maschinenteile und die damit gegebene Empfindlichkeit des Übertragungsmechanismus;
2. die Notwendigkeit starker Unterteilung der Antriebsturbinen bei großen Leistungen, also größere Komplikation und schlechtere Wirtschaftlichkeit;
3. das singende Geräusch der Zahnräder;
4. der Mangel an Umsteuerbarkeit, also die Notwendigkeit, besondere Rückwärtsturbinen beizubehalten mit allen den vorher erörterten Mängeln solcher (Gefahr des Wasserschlages, der Schaufeldeformationen mit ihren Folgen beim Manövrieren, Schwierigkeit höherer Überhitzung, verhältnismäßig kleine Rückwärtsleistung).

Der Transformator, ein hydraulisches Zwischengetriebe, ist demgegenüber selbst umsteuerbar, überträgt die Leistung durch strömendes Wasser, woraus hohe Betriebssicherheit folgt, und liefert die Möglichkeit, auch die größten Leistungen ohne jede Unterteilung zu bewältigen. Seine Nachteile gegenüber dem Zahnradgetriebe bestehen in dem etwas geringeren Wirkungsgrade der Übertragung und in dem bei Einhaltung besten Wirkungsgrades beschränkten Übersetzungsverhältnis (Drehzahlverminderung bisher zweckmäßig nicht über 1 : 7).

Bezüglich der wichtigen Frage des Wirkungsgrades machte der Vortragende folgende Angaben:

1.	Transformator. Wirkungsgrad des Getriebes	88,0 bis 90,0	v. H.
	Erhöhung durch Benutzung des erwärmten Arbeitswassers für die Speisewasservorwärmung . .	+ 1,5 „ 2,0	„
	Gesamtwirkungsgrad	90,0 bis 91,5	v. H.
2.	Zahnradübertragung. Wirkungsgrad des Getriebes	97,0 „ 98,0	„
	Abzug für Drucklagerreibung, die beim Transformator infolge des Schubausgleichs entfällt .	— 0,5	„
	Ventilationsverlust bei Rückwärtsfahrt	— 2,0	„
	Gesamtwirkungsgrad	94,5 bis 95,5	v. H.,

so daß zugunsten des Zahnradgetriebes ein Mehr von 4 bis 4,5 v. H. verbleibt

Das Übersetzungsverhältnis, das bei kleinen Zahnradausführungen bis auf 1 : 20 und darüber gesteigert worden ist, beträgt bei großen bisher nur wenig über

*) Vgl. auch „Marine-Rundschau“ 1909, Dezemberheft, S. 1395 bis 1399.



1 : 6. Diese auch vom Transformator leicht zu bewältigende Übersetzung genügt für die Verwendung bei Kriegs- und schnellaufenden Handelsschiffen durchaus. Überdies liegt kein Grund vor, daran zu zweifeln, daß höhere Übersetzungsgrade sich bei weiterer Entwicklung des Transformators auch von diesem ohne Einbuße an Wirkungsgrad werden erreichen lassen.

Die durch den Transformator ermöglichte sehr erhebliche Steigerung der Rückwärtsleistung, die nur wenig geringer als die Vorwärtsleistung und fast doppelt so groß als die bei Turbinenschiffen jetzt erreichte Rückwärtsleistung wird, gibt den sehr hoch zu veranschlagenden Vorteil vorzüglicher Manövrierfähigkeit durch wesentliche Verkürzung der Stoppzeiten und Stoppstrecken, die bei Schnelldampfern bis zu 24 v. H., bei Torpedojägern sogar bis zu 35 v. H. ausmacht. Beim Vergleich der beiden Seebäderdampfer „Kaiser" (reiner Turbinenantrieb) und „Königin Luise" (Turbotransformatorantrieb) zeigt sich, daß die Stoppstrecke des letzteren Schiffes weniger als die Hälfte, die Stoppzeit wenig mehr als die Hälfte der beim „Kaiser" gemessenen Werte beträgt. Diese außerordentliche Steigerung der Manövrierfähigkeit bedeutet natürlich eine entsprechend große Erhöhung der Sicherheit in der Schiffahrt überhaupt; außerdem ist es möglich, in dringenden Fällen die Umsteuerung unmittelbar von der Kommandobrücke aus zu bewerkstelligen.

Direktor Dr. Bauer zeigte nunmehr an verschiedenen Beispielen im Lichtbilde, wie vorteilhaft die Verwendung des Turbotransformators gegenüber den bisher üblichen Schiffsmaschinensystemen sich gestaltet. Die wichtigsten Angaben für einige besonders interessante Fälle sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
	„Imperator"-Anlage		Panzerkreuzer mit 45 000 PSe		Linienschiff mit 40 000 PSe		Handelsdampfer mit 18 000 PSe, Überhitzung (360° Dampftemperatur)	
	Turbinen	Turbotransformatoren	Turbinen	Turbotransformatoren	Turbinen	Turbotransformatoren	Kolbenmaschine mit Abdampfturbine	Turbotransformatoren
Zahl der Schaufeln und Füllstücke	1 500 000	44 000	1 620 000	21 000	2 010 000	30 000	—	—
Gewicht in t	2 910	1 890	765	570	673	570	1280	660
Kohlenverbrauch in kg für 1 PSe stündlich	0,6	0,58	—	—	—	—	0,54	0,48
Rückwärtsleistung in Prozent der Vorwärtsleistung	55	85	40	85	45	85	60	85
Dampfverbrauch für 1 PSe stündlich, kg	—	—	6,4	5,8	6,5	5,8	—	—

Augenfällig ist in dieser Zusammenstellung insbesondere die starke Verminderung der Schaufelzahl, die sich aus der Verwendung hochtouriger Turbinen ergibt und natürlich die Gefahr der Schaufelhavarien außerordentlich herabsetzt. Auch im Gewicht

sind recht beträchtliche Ersparnisse festzustellen, und ein gleiches gilt für den Raumbedarf, wie aus den vom Vortragenden gezeigten Lichtbildern hervorging. In letzterer Beziehung ist der Transformator auch dem Rädergetriebe überlegen, wie der Vergleich des Dampfers „Königin Luise" (Turbotransformatoren) mit der wenig in der Leistung abweichenden Anlage des Dampfers „Normannia" (Parsonssche Zahnradübertragung) bewies. Bei Besprechung der Linienschiffsanlagen gab Dr. Bauer auch eine neue Anordnung an, um die Marschgeschwindigkeit noch wirtschaftlicher als bisher zu gestalten. Er will hinter dem Hauptantrieb (Turbotransformator) ein Zahnrad auf die Welle setzen, in das ein von einer besonderen, schnellaufenden Hochdruck-Marschturbine angetriebenes Ritzel eingreift. Die Marschturbine soll ihren Dampf unmittelbar aus den Kesseln beziehen und ihren Abdampf entweder an die Hauptturbine der gleichen Welle oder einer anderen Welle des Schiffes abgeben. Die Abschaltung der Hauptturbinen ist sehr schnell durch Ablassen des Wassers aus dem Transformator zu bewerkstelligen. Auch schnellaufende Ölmaschinen lassen sich durch zweckentsprechende Kombination mit Transformatoren und nur für Marschfahrt wirksamen Zahnradgetrieben als Marschmaschinen mit großem Vorteil benutzen, weil sie außergewöhnlich großen Aktionsradius gestatten und einen vom Dampf ganz unabhängigen Reserveantrieb schaffen.

Durch die Vereinigung der Vorzüge, die in der Anwendung kleiner, hochtouriger Turbinen und dem gleichzeitigen Fortfall der Rückwärtsturbinen liegen, hat der Föttinger-Transformator das Gebiet des Hochdruckheißdampfes für Anlagen höchster Leistung erschlossen. Die Verwendung hoher Dampfüberhitzung (bis zu 400° Dampftemperatur im Kessel bei bis zu 25 kg/qcm Kesselüberdruck) verspricht in wirtschaftlicher Beziehung so bedeutsame Erfolge, wie sie sich für Turbinenantrieb auf andere Weise nicht erreichen lassen. Der Vortragende gab hierfür z. B. als Dampfverbrauch für 1 PSe stündlich bei der in Vertikalspalte 9 der vorstehenden Tabelle vorausgesetzten Anlage den Wert von nur 4,1 kg an. Die Entwicklung des neueren Schiffsturbinenbaues wird sich sonach in die drei Prinzipien zusammenfassen lassen:

Abschaffung der Rückwärtsturbine — Übersetzen — Überhitzen.

Der Bedeutung dieses Vortrags, der wir durch ziemlich ausführliche Wiedergabe seines Inhalts Rechnung zu tragen bemüht waren, entsprach nach Umfang und Inhalt auch die sich anschließende Diskussion. Als erster Diskussionsredner trat Oberingenieur Roth (Schichau-Werft, Elbing) den Ausführungen des Vortragenden ziemlich scharf entgegen. Nach seiner Ansicht ist die heutige Turbine durchaus nicht nur aus den Systemen Parsons und A. E. G. hervorgegangen. Das jetzt als zweckmäßigste Lösung des Turbinenproblems erkannte System, das die Parsonssche Trommel und das Curtissche Hochdruckrad, letzteres auf die Trommel aufgesetzt, miteinander vereinigt, sei zuerst von Schichau für Torpedoboote verwendet worden. Die heute für die Beschaufelung allgemein benutzte Messinglegierung von 67 v. H. Kupfer und 33 v. H. Zink sei dasjenige Material, das in England — abgesehen von der ersten Versuchsturbine — von Anfang an benutzt worden ist. Diesem Vorgehen sei die Firma Schichau schon von 1907 an gefolgt. Der Vorschlag, 25prozentigen Nickelstahl zu verwenden, stamme von A. E. G. und Vulcan, sei aber sehr bald als verfehlt

erkannt worden. Normale Beanspruchung der Turbinenschaufeln könne bei richtiger Bemessung nie zu Havarien führen, wohl aber stark wechselnde Beanspruchung, Benutzung überhitzten Dampfes usw. Die Rückwärtsturbinen seien keineswegs die Achillesferse des Systems; bei Vermeidung von Konstruktionsfehlern und Berücksichtigung aller Erfahrungen seien Störungen durch sie nicht zu befürchten. Zur Hintanhaltung von Schwingungserscheinungen hätten verschiedene Firmen bereits mit bestem Erfolg geeignete Maßnahmen getroffen. Da die einzelnen Schaufelformen bei verschiedenen Turbinenanlagen an ganz verschiedenen Stellen angeordnet werden, so ist die Beanspruchung auch sehr wechselnd; dies läßt sich nur durch entsprechende Festigkeitsrechnungen berücksichtigen, wofür Berechnungsmethoden mit dem Reichs-Marine-Amt gemeinsam entwickelt worden sind.

Havarien durch Fremdkörper kämen zweifellos vor; es handle sich dabei aber fast stets um kleine aus Kesseln oder Rohrleitungen mitgerissene Körper, nicht um zweizöllige Muttern oder dergleichen. Wasseransammlungen müssen überhaupt verhindert werden, was sich unschwer durch geeignete Rohrführung, Vermeidung von Wassersäcken, durch Entwässerungsvorrichtungen usw. erreichen lasse. Im übrigen seien Schaufelhavarien auch bei stationären Maschinen, die nur in einer Drehrichtung umlaufen, vorgekommen; daher ist auch die Beseitigung der Rückwärtsturbinen kein durchgreifendes Mittel zur Verhinderung von Schaufelhavarien.

Sei hiermit die Grundlage der Bauerschen Ausführungen im II. Teil seines Vortrages auch bereits erschüttert, so müsse er doch auch auf diese noch etwas näher eingehen. Die Zahnrädergetriebe seien nicht so empfindlich, wie Dr. Bauer glaubt; nach mehrmonatigem Betriebe sei noch keine Abnutzung festzustellen gewesen. Eine weitgehende Unterteilung der Haupturbinen sei bei ihrer Verwendung nicht nötig; eben weil das Zahnradgetriebe hohe Übersetzungen zuläßt. Für den Rückwärtsgang brauche Föttinger ebenfalls besondere Vorkehrungen, und im übrigen sei hierfür auch nicht annähernd eine so große Leistung wie für die Vorwärtsfahrt erforderlich. Der Hauptnachteil des Föttinger-Transformators sei in dem zu niedrigen Wirkungsgrade zu suchen. Westinghouse habe für das Zahnradgetriebe Wirkungsgrade bis zu 98,6 v. H. festgestellt. Da auch Föttinger ein Drucklager brauche, so sei nur die Differenz der hierdurch bedingten Energieverluste in Abzug zu bringen, also höchstens 0,1 v. H.; der Ventilationsverlust betrage nicht 2 v. H., sondern höchstens 1 v. H., woraus im ganzen eine Überlegenheit des Zahnradgetriebes um wenigstens 6 v. H. folgt. Augenblicklich würden zwar pro Ritzel erst etwa 3000 PS übertragen, indessen sähen die Konstrukteure keine Schwierigkeit darin, diese Leistung auf 15 000 bis 20 000 PS pro Ritzel zu erhöhen.

Mit Turbinenschiffen seien dieselben Stoppzeiten und Stoppstrecken erzielt worden wie früher bei den Kolbenmaschinen, die doch wesentlich größere Rückwärtsleistungen besaßen. Der Vergleich, den Dr. Bauer an den beiden Seebäderdampfern gezeigt hat, sei hinfällig, weil der Dampfer „Kaiser" auffallend schlechte Manövriereigenschaften besäße. Anfang 1903 habe der englische Passagierdampfer „Queen" ähnliche Versuche angestellt und dabei fast genau dieselben Stoppzeiten und -strecken erreicht wie „Königin Luise". Selbstverständlich müsse der Zahnradantrieb noch weiter entwickelt werden. Vor 10 Jahren seien zugunsten der Turbine gegenüber der Kolben-

maschine ganz ähnliche Bilder vorgeführt worden, wie sie heute Dr. Bauer gezeigt habe; aber wie damals, so werden auch jetzt bei praktischer Ausführung des Föttinger-Getriebes Gewicht, Raum, Schaufelzahl usw. gegenüber den Projekten zunehmen. Auch die heutige Turbine sehe ganz anders aus, als man sie sich früher gedacht habe. Der höheren Übersetzungsverhältnisse wegen könnten die Turbinen bei Zahnradgetriebe erheblich kleiner als bei Transformatorantrieb gemacht werden. Die von Dr. Bauer behauptete hohe Wirtschaftlichkeit der Turbotransformatoren sei nicht vorhanden, denn die von ihm angegebenen Verbrauchszahlen lassen sich auch bei reinem Turbinenantrieb unschwer erreichen. Wenn man überhaupt Zwischengetriebe anwenden wolle, so sei das Zahnradgetriebe zweifellos das aussichtsreichere, denn es sei stets um mindestens 6 v. H. hinsichtlich der Ökonomie voraus.

Fregattenkapitän z. D. Frommann betonte hauptsächlich den großen Vorteil, den der Transformator durch die von ihm gewährleistete hohe Manövrierfähigkeit ergäbe. Es sei ausgeschlossen, gleich gute Ergebnisse bei reinem Turbinenantrieb zu erzielen. Die Verbesserung der Manövriereigenschaften sei dringend erwünscht für das Befahren enger Gewässer, Werftbassins usw., sie sei von größter Bedeutung für taktische Gefechtslagen, Zusammenfahren im Verbande u. dergl. mehr. Auch die Möglichkeit, die Maschinenanlage unmittelbar von der Brücke aus umzusteuern, sei wichtig. Im Kriege sei das Gefahrmanöver fast als das normale Manöver anzusehen. Er habe sich persönlich davon überzeugt, daß der Föttinger-Transformator ausgezeichnete Manövriereigenschaften besäße, und die Probefahrten der „Königin Luise" hätten seine hochgespannten Erwartungen in dieser Beziehung noch weit übertroffen. Er wünsche, daß späterhin jeder Seeoffizier das Urteil bestätigen möge, das ein Handelsschiffoffizier über die „Königin Luise" abgab, als er sagte: „Meine Herren, das war schön, der Führer hat das Schiff in der Hand wie eine Schreibfeder."

Marinebaumeister a. D. Schulthes wies auf die Verwendung elektrischer Zwischengetriebe hin, die Dr. Bauer gar nicht erwähnt habe, die aber doch wichtige Vorteile vor den bisher besprochenen Anordnungen besäßen. Es bedürfe nur der Stellung einer entsprechenden Aufgabe seitens der Reedereien; die moderne Elektrotechnik sei imstande, sie zu lösen.

Direktor Boveri wandte sich gegen den durch die Ausführungen des Vortragenden hervorgerufenen Eindruck, als ob das einzig Positive, das die deutschen Turbinenkonstrukteure erreicht hätten, in Havarien bestände. Die Schaufel dürfe nicht benachbarte Reihen berühren, sonst seien Beschädigungen die Folge, ganz gleichgültig, welchen Drehsinn die Turbine habe. Deshalb biete also auch die Rückwärtsturbine keine besondere, zusätzliche Schwierigkeit. Allerdings sei auch er der Ansicht, daß wir zum indirekten Antriebe übergehen müßten, weil die jetzigen Turbinen Abmessungen erhielten, die sich kaum noch beherrschen ließen, und weil es sehr erwünscht sei, die Drehzahl der Propeller noch weiter herabzusetzen, um ihren Wirkungsgrad zu erhöhen. Zweifellos stelle der Föttinger-Transformator eine geradezu geniale Lösung des Problems dar, aber es hafteten ihm die Mängel zu geringer Elastizität in den Übersetzungsverhältnissen und zu geringen Wirkungsgrades an. Bei Zahnrädern habe man bereits Übersetzungen von 1 : 27 ausgeführt, und Leistungsübertragungen von 10 000 PS pro Ritzel seien schon im Bau. Eine Unterteilung großer Turbinen-

einheiten wäre erwünscht, weil man auf diese Weise besondere Marschturbinen spare. Der von Dr. Bauer angegebene Gewinn an Wirkungsgrad um 2 v. H. für die Speisewasservorwärmung sei zu hoch; zur Ausnutzung dieser Wärmemengen wäre gar nicht genug Speisewasser vorhanden. Anderseits dürfe man beim Zahnradgetriebe den Drucklagerverlust nur mit 0,1 v. H., den Ventilationsverlust höchstens mit 0,5 v. H. in Rechnung stellen. Dazu komme aber nun noch der Gewinn, den das größere Übersetzungsverhältnis beim Zahnradgetriebe und die damit erzielte Steigerung des Propellerwirkungsgrades ergäbe und den er zu 10 v. H. annehme. Die Überlegenheit im Wirkungsgrade gegenüber dem Transformator betrüge somit nicht weniger als 18 v. H. Das bessere Getriebe sei also zweifellos das Zahnrädergetriebe, zumal da das Manövrieren damit keineswegs so große Schwierigkeiten verursache, wie es nach den Darlegungen des Vortragenden den Anschein habe.

Direktor Eggers, der bis vor kurzem der Hamburg-Amerika-Linie angehörte, sprach sich sehr lobend über die Föttinger-Anlage des Dampfers „Königin Luise" aus. Er sei seinerzeit zu den Probefahrten dieses Schiffes mit der festen Absicht an Bord gegangen, den Transformator entweder entzwei zu fahren oder seine Betriebssicherheit zu erweisen. Die Fahrten seien aber tadellos verlaufen, und er habe es bedauert, daß die „Imperator"-Schiffe im Bau bereits zu weit vorgeschritten gewesen wären, um ihnen noch Transformatoranlagen geben zu können. Auch die Zahnradgetriebe eröffneten allerdings große Perspektiven. Weitere Verbesserung in ökonomischer Hinsicht brächte die ausgiebige Dampfüberhitzung. Mehr als 20 Mill. Heißdampf-Pferdestärken liefen bereits in Lokomotiven, etwa 1½ Millionen auf Schiffen. Der Heißdampf wäre jedoch vorteilhaft nicht nur für die Turbinen, sondern auch für die in Schiffsbetrieben durchaus noch nicht abgetanen Kolbenmaschinen. Für große Leistungen sei der Übergang zum Wasserrohrkessel, wie ihn die „Imperator"-Schiffe vollzogen hätten, sehr zweckmäßig, da Zylinderkessel den hohen Beanspruchungen wohl kaum gewachsen gewesen wären.

Direktor Regenbogen führte aus, daß es nicht die Betriebsunsicherheit der heutigen Turbinen sei, die den Übergang zum indirekten Antrieb nötig machte. Beide Getriebe lassen sich zweifellos konstruktiv brauchbar gestalten, aber das Zahnrad ist das einfachste Maschinenelement zur Kraftübertragung, und die moderne Technik ist imstande, es so zu bauen, daß es keine nennenswerte Abnutzung erfährt. Der Föttinger-Transformator ist dagegen ziemlich kompliziert. Besonders bedenklich erscheine ihm das Rückwärtsrad des Transformators, dessen kraftübertragende Schaufelkränze eine Quelle von Schwierigkeiten darstellen. Der Transformator komme erst zur vollen Geltung, wenn man das Rückwärtsglied da lasse, wo es jetzt ist, also in der Dampfturbine selbst. Bei hochtourigen Maschinen schrumpfe es dort zu einem einzigen Curtis-Rade mit 2 bis 3 Schaufelreihen zusammen, das unbedingt betriebssicher gebaut werden könne. Dessen Massenwirkung ist dann auch so gering, daß schnelles Umsteuern leicht erreichbar wird, und damit entfallen alle Gründe, die gegen die Beibehaltung der Rückwärtsturbine sprechen.

Die Umsteuerung von der Brücke aus schiene ihm eine Aufgabe zu sein, die — einmal ernsthaft gestellt — auch ohne Föttinger lösbar sei. Die Entwicklung gehe allerdings auf die hochtourige Turbine mit Zwischengetriebe hin; seiner Ansicht nach

werde aber die — normal im Vakuum laufende — Rückwärtsturbine bleiben, und dann sei das Zahnradgetriebe das zweckmäßigere. Die elektrische Kraftübertragung erscheine ihm vorläufig noch nicht erörterungsfähig. Er wünsche dringend, daß der beteiligten Industrie bald Gelegenheit gegeben werde, das Für und Wider der einzelnen Vorschläge praktisch zu erproben, richte aber dabei an die maßgebenden Instanzen, Reichs-Marine-Amt und Reedereien, die Bitte, das Risiko dieser Versuche nicht den Baufirmen allein zu überlassen.

In seinem Schlußworte wies Direktor Dr. Bauer darauf hin, daß allerdings in erster Linie der Versuch entscheiden müsse. Natürlich sei eine sorgfältige Berechnung der Turbinenschaufeln nötig, aber man müsse darüber hinaus die durch Rechnung nicht zu verfolgenden Einflüsse, wie Schwingungen u. dergl., vorsichtig beachten. Die rechnungsmäßige Beanspruchung der im Lichtbilde vorgeführten, havarierten Schaufeln habe z. B. 500 kg/qcm betragen, aber auch Schaufeln, die nur mit 200 kg/qcm rechnungsmäßig belastet waren, seien im Betriebe schon so weich geworden, daß sie sich mit der Hand biegen ließen. Was die Ausnutzung der Wasserwärme im Föttinger anbelange, so beabsichtigten die Vulcanwerke den Hilfsmaschinenabdampf größtenteils in die Hauptturbinen zu leiten und seinen Wärmeinhalt dort auszunutzen, so daß der Föttinger-Transformator die Speisewasservorwärmung übernehme. Bei Torpedobooten sei zwischen minutlichen Drehzahlen von 300 und 600 kein nennenswerter Unterschied im Propellerwirkungsgrad bemerkt worden; durch weitere Herabsetzung der Propellerdrehzahlen seien also höchstens Wirkungsgradverbesserungen von 2 bis 3 v. H., nicht aber solche von 10 v. H. erreichbar. Dem elektrischen Zwischengetriebe wolle er die Berechtigung und die Zukunftsaussichten durchaus nicht absprechen; aber zunächst müsse die beteiligte Industrie sich um deren Einführung bemühen, wie es die Werften mit den mechanischen und hydraulischen Getrieben getan hätten.

Daß der Drehsinn ohne Einfluß auf die Havariemöglichkeiten sei, könne er nicht zugeben. Bei hoher Übersetzung wären Zahnradgetriebe keine reine Freude, weil Zahnraddurchmesser und Ritzellänge dann sehr bedeutend werden müssen. Bei einer Leistungsübertragung von 15 000 PS mit hoher Übersetzung erhalte z. B. das Ritzel eine Länge von 2,5 m, das Zahnrad einen Durchmesser von 5 m. Das Gehäuse für ein solches Getriebe möge man sich nur einmal vorstellen.

Die von Direktor Regenbogen geäußerten Bedenken gegen den Rückwärtsteil des Transformators seien nicht gerechtfertigt; die Konstruktionen besäßen vielmehr durch langjährige Erfahrungen und Überlegungen einen außergewöhnlichen Grad von Sicherheit. Die für die Kraftübertragung in Betracht kommenden Schaufeln sind sehr kräftig ausgebildet. Eine Rückwärtsturbine werde immer Schwierigkeiten bieten, zumal da ein einziges Curtis-Rad die an die Rückwärtsleistung zu stellenden Anforderungen nicht zu erfüllen imstande sei. Bei Kriegschiffen könne die Wirtschaftlichkeit allein nicht maßgebend, der etwas höhere Wirkungsgrad des Zahnradgetriebes nicht ausschlaggebend sein. Auf die Ökonomie bei voller Fahrt komme es beim Kriegschiff kaum an, da hier ganz andere Momente, Güte des Heizerpersonals usw., von wesentlichem Einfluß wären. Sicherlich werde man künftig an vielen Stellen das Zahnradgetriebe, an vielen anderen Stellen aber auch den Föttinger-Transformator

mit Nutzen verwenden. Nötig sei nur, daß die maßgebenden Leiter der Werften usw. für jeden Einzelfall das Richtigste und Zweckentsprechendste auswählten.

Reicher Beifall lohnte den Redner, dem Geheimrat Busley für seinen außerordentlich lehrreichen Vortrag den Dank der Versammlung aussprach.

An zweiter Stelle folgte der Vortrag des Direktors Dr. Weibert, Friedenau, über das Thema:

Die optischen Instrumente der Marine: Sehrohre und Entfernungsmesser.

Der Vortragende, der als Direktor der optischen Anstalt C. P. Goerz tätig ist und somit eine um die Konstruktion der modernen Sehrohre und Entfernungsmesser hochverdiente Firma vertritt, zeigte zunächst in einem geschichtlichen Rückblick die Entwicklung dieser Instrumente, besonders der Sehrohre, die heute für unser Unterseebootswesen größte Bedeutung erlangt haben. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, wenn die Entwicklungsphasen im einzelnen dargelegt würden; es soll deshalb im folgenden nur kurz auf die wichtigsten Momente der neueren Entwicklung hingewiesen werden.

Die Schwierigkeiten, die sich der Konstruktion eines allen Anforderungen genügenden Sehrohrs entgegenstellten, liegen im wesentlichen darin, daß ein vertikales Fernrohr von nur ganz geringer Vergrößerung bei möglichst großem Gesichtsfelde geschaffen werden mußte, das bei Längen bis zu 7 m höchstens 15 cm Durchmesser besitzen durfte. Trotzdem die optische Industrie in Deutschland sich erst verhältnismäßig spät dem Sehrohrproblem zuwandte, konnte doch schon das erste deutsche Unterseeboot, das im August 1906 auf der Germaniawerft in Kiel vom Stapel lief, mit leidlich vollkommenen Sehrohren oder „Periskopen", wie der allgemein angenommene Name lautet, ausgerüstet werden. Seitdem sind jedoch auf diesem Gebiete außerordentlich wichtige Fortschritte gemacht worden, die größtenteils den deutschen Firmen zu danken sind; die beteiligte Industrie hat im letzten Jahrzehnt den anfangs zweifellos vorhandenen Vorsprung des Auslandes weit mehr als eingeholt und nimmt jetzt eine führende Stellung in Konstruktion und Bau optischer Instrumente der Auslandskonkurrenz gegenüber ein.

Die einfachste Form eines Sehrohrs besteht aus einer Röhre, an deren beiden Enden je ein unter 45° geneigter Planspiegel steht; sehr bald aber ersetzte man letzteren durch die weit vollkommeneren totalreflektierenden Prismen. Solche Instrumente haben ein sehr kleines Gesichtsfeld ohne jede Vergrößerung und lassen sich nur bei verhältnismäßig geringer Länge und großem Durchmesser praktisch brauchbar machen. Bessere Ergebnisse sind schon durch Einbau eines Fernrohrs in die eben beschriebene Beobachtungsröhre erreichbar, jedoch bleibt dabei der Nachteil des kleinen Gesichtsfeldes bestehen. Dieser Nachteil läßt sich durch zweckentsprechende Verwendung von Linsensystemen beheben, die in ihrer Zusammenwirkung zugleich die für das Erkennen des Bildes zweckmäßigste Vergrößerung 1 : 1,5 liefern und genügende Helligkeit ergeben.

Da zu dünne Sehrohre, abgesehen von ihren schlechteren optischen Eigenschaften, infolge des Wasserwiderstandes bei Unterwasserfahrt stark vibrieren, anderseits jedoch der aus dem Wasser ragende Teil möglichst wenig sichtbar sein darf, so ist man zur

Ausführung sogenannter abgesetzter Sehrohre gekommen, bei denen der über die Wogenkämme herausreichende Teil so dünn als möglich ist, der untere Teil dagegen größeren Durchmesser hat.

Um den Horizont in seiner ganzen Ausdehnung absuchen zu können, ist es erforderlich, daß das Sehrohr in einer Stopfbuchse drehbar ist. Ferner muß die Einrichtung so getroffen sein, daß das Periskop bei Nichtgebrauch eingezogen werden kann, wozu gewöhnlich besondere, elektrisch angetriebene Winden verwendet werden; doch sind auch hydraulische und pneumatische Aufzugseinrichtungen hierfür in Gebrauch. Die Drehung des dem Wasserwiderstande unmittelbar ausgesetzten Rohres bedingt einen erheblichen Kraftaufwand, da das lange Rohr mit kräftigem Drucke zur Seite gepreßt wird. Deshalb hat man den optischen Teil des Sehrohrs leicht drehbar in ein äußeres Schutzrohr eingebaut und läßt dieses Schutzrohr nur noch die Vertikalbewegung zum Einziehen und Ausschieben in der Stopfbuchse ausführen. Den Kopf des Außenrohrs bildet eine kugelförmige Glashaube, bei deren Bruch das Eindringen des Seewassers in das Boot durch eine kurze Stopfbuchse verhindert wird, die zwischen dem feststehenden Außen- und dem drehbaren Innenrohr angeordnet ist. Besondere Vorrichtungen dienen ferner zum Anzeigen der Blickrichtung, d. h. desjenigen Winkels, unter dem die Visierlinie des Sehrohrs zu der Längsachse des Bootes steht. Jedes Sehrohr muß vor dem Einbau einer sorgfältigen Dichtigkeitsprüfung unterworfen werden. Trotzdem wird die darin eingeschlossene Luft im praktischen Unterseebootsbetriebe allmählich immer feuchter, und diese Feuchtigkeit schlägt sich beim Tauchen infolge der Abkühlung auf Linsen und Prismen nieder, wodurch das Periskop — vielfach gerade in kritischen Augenblicken — unbrauchbar werden würde. Diesem Übelstande wird dadurch vorgebeugt, daß Trockenvorrichtungen vorgesehen werden; neuerdings beruhen sie gewöhnlich darauf, daß eine elektromotorisch angetriebene kleine Pumpe die Luft aus dem Sehrohre absaugt, durch einen mit Chlorkalzium oder dergl. gefüllten Behälter preßt und dann wieder in das Sehrohr hineindrückt.

Der Wechsel der Blickrichtung macht beim normalen Sehrohr ein Herumgehen des Beobachters um das Instrument nötig, was bei den beschränkten Platzverhältnissen im Kommandoturm eines Unterseeboots sehr unerwünscht ist. Deshalb sind **Panoramarohre** konstruiert worden, bei denen der Beobachter den Platz vor dem Okular nicht zu verlassen braucht. Die bei Drehung des Reflektorkopfes allein eintretende Bildverzerrung, das „Stürzen" des Bildes, läßt sich durch besondere „Aufrichteprismen" beseitigen. Um ferner ein möglichst bequemes Beobachten zu ermöglichen, sind Sehrohre konstruiert worden, die außer dem normalen Beobachtungsokular eine Mattscheibe zeigen. Auf dieser Scheibe erscheint das Bild wie in einer Kamera, und nur dann, wenn ein Teil des Horizonts schärfer beobachtet werden soll, braucht das Okular selbst benutzt zu werden.

Als Sonderkonstruktionen sind weiterhin „Sehrohre mit wechselbarer Vergrößerung" sowie die sogenannten „Omniskope" zu nennen, bei deren neueren Ausführungen entweder mehrere Sehrohre zu einem Instrument oder aber mehrere Sehrohre mit einem gemeinsamen Okular vereinigt sind. „Ringbildsehrohre" zeigen, allerdings in etwas verzerrtem Bilde, den ganzen Horizont zugleich, und „kombinierte Ringbildsehrohre" gestatten außerdem noch einen bestimmten Teil derselben in Sonderbeobachtung

zu nehmen. Um gleichzeitig mit beiden Augen beobachten zu können, hat man auch zwei Sehrohre nebeneinander gesetzt, ähnlich, wie das beim Doppelfernrohr der Fall ist; einfacher noch gestaltet sich jedoch eine derartige Vorrichtung, wenn man nur ein Sehrohr verwendet, die von einem einzigen Objektiv herkommenden Strahlen durch eine Teilungsvorrichtung in zwei Bündel spaltet und erst diese getrennten Okularen zuführt.

Durch Einbau eines Kompasses hat man versucht, das magnetische Azimut, unter dem ein Objekt vom Unterseeboot aus erscheint, festzustellen. Ferner sind Einrichtungen getroffen worden, um die Entfernung des beobachteten Gegenstandes möglichst sicher schätzen zu können. Hierzu dienen vielfach sogenannte Telemeterplatten, deren Gradteilung in Beziehung zu der scheinbaren Höhe eines in seinen Größenabmessungen annähernd bekannten Gegenstandes, z. B. des Schornsteins auf dem feindlichen Schiffe, gebracht wird, woraus sich ein Anhalt für die Entfernung ergibt. Die zur Zeit vollkommenste Einrichtung hierfür stellt das „Doppelbildmikrometer" dar, bei dem im Okular zwei getrennte Bilder des gleichen Gegenstandes erscheinen. Stellt man das Instrument dann so ein, daß z. B. der Fußpunkt des einen Bildes gerade den Kopf des anderen berührt, so läßt sich, sofern nur die wahre Höhe des beobachteten Gegenstandes bekannt ist, die Entfernung mit großer Genauigkeit ermitteln.

Wirkliche Entfernungs*messer* lassen sich beim Unterseeboot nicht verwenden, weil sie einer genügend großen Basis bedürfen, deren Benutzung in dem genannten Schiffstyp die Gefahr erzeugt, daß das Boot vom Gegner vorzeitig entdeckt wird. Wohl aber sind solche Instrumente auf den größeren Schiffen der Kriegsmarine im Gebrauch, und auch auf diesem Gebiete hat die Firma Goerz neuerdings erhebliche Fortschritte gemacht. Direktor Dr. Weidert konnte im Lichtbilde einen derartigen Apparat von 10 m Basislänge vorführen, die allerdings in der deutschen Marine bisher noch nicht zur Anwendung gelangt ist.

Das Prinzip der Entfernungsmesser ist erklärt durch zwei in bestimmter Entfernung voneinander aufgestellte Fernrohre, mit denen zugleich ein und derselbe Gegenstand beobachtet wird. Mißt man dann die Winkel zwischen Basis und Fernrohrachsen, so ist die gewünschte Entfernung als Höhe des Dreiecks leicht zu ermitteln, das sich aus der Grundseite und den beiden anliegenden Winkeln ohne weiteres konstruieren läßt. Bei der praktischen Ausführung werden die beiden Okulare zu einem einzigen vereinigt, so daß ein Beobachter gleichzeitig die Bilder beider Fernrohre sieht und nur zur Deckung zu bringen hat, um sofort die gesuchte Entfernung ablesen zu können.

Da die Marine einmal wegen des Seegangs, anderseits wegen des häufig zu beobachtenden Flimmerns der Luft ziemlich grobe Apparate braucht, so muß zur Erzielung genügender Meßgenauigkeit den Instrumenten eine große Basis gegeben werden. Derartige Apparate sind nun ziemlich empfindlich gegen Erschütterungen und Wärme, weshalb Schutzrohre verwendet werden, in denen erst die Okularrohre unter Zuhilfenahme besonderer, gegen Deformation sichernder Lager ruhen. Da es trotzdem nicht möglich ist, den Apparat dauernd sofort gebrauchsfähig zu halten, so werden Justiervorrichtungen vorgesehen, die jederzeit eine schnelle Berichtigung des Entfernungsmessers gestatten. Die Meßgenauigkeit solcher Instrumente ist außerordentlich groß.

Bei 20- bis 25facher Vergrößerung besteht eine Einstellgenauigkeit von 3/4 m auf 2000 m, was einem Meßwinkel von nur 0,5″ entspricht. Die Toleranzgrenze ist natürlich höher; sie beträgt das Vierfache des eben genannten.

Als Material für die Entfernungsmesser wird in steigendem Maße Eisen und Stahl verwendet, woraus geringes Gewicht bei größter Leistungsfähigkeit folgt. Die früher übliche Herstellung in Bronze und Messing schwindet immer mehr und kommt nur noch bei kleineren Firmen in Betracht.

Eine Diskussion über den Vortrag fand nicht statt.

Als dritten Vortrag verzeichnete die Tagesordnung das vom Marinebaumeister **Pietzker** bearbeitete Thema:

Beziehungen zwischen See- und Luftschiffbau.

Da der Verfasser bekanntlich bei der Explosionskatastrophe des Marineluftschiffs „L 2“ am 17. Oktober 1913 den Tod gefunden hatte, so wurde der vom Verfasser gerade noch am Vorabend des Unglücksfalles zu Ende geführte Vortrag von einem Freunde des Verstorbenen, dem ebenfalls im Reichs-Marine-Amt tätigen Marinebaumeister Schlichting, verlesen.

In einer kurzen Einleitung legte der Verfasser zunächst allgemein dar, daß zwischen Luftschiffbau und Schiffbau eine ganze Reihe von Berührungspunkten — besonders wissenschaftlicher Natur — beständen, deren Erörterung dem Schiffbauer zugleich über die Gestaltung der Grundlagen des Luftschiffbaues einige Aufschlüsse verschafft. Dies geschieht am zweckmäßigsten in der Weise, daß man die dem Schiffbauer als Grundlage seiner Konstruktionen gebräuchlichen Begriffe der Reihe nach betrachtet und dabei untersucht, wie sie im Luftschiffbau verwirklicht sind und welche Folgerungen sich aus ihrer andern Ausgestaltung gegenüber dem Schiffbau ergeben.

Das Schwimmen des Luftschiffs im Luftmeere beruht auf dem gleichen Grundprinzip wie das des Seeschiffs im Wasser. Während bei letzterem die Verhältnisse aber sehr einfach liegen, komplizieren sie sich bei ersterem erheblich. Beim Wasser gilt als Regel für das Deplacement ganz allgemein 1 cbm = 1 t; in der Luft schwankt dagegen die Hubkraft je nach Barometerstand und Temperatur erheblich; sie beträgt z. B.

bei 770 mm Barometerstand und — 10° Temperatur bei einem spezifischen Gewicht des zur Ballonfüllung verwendeten Wasserstoffgases von 0,1 . . . . 1,223 kg,

dagegen bei 740 mm Barometerstand und + 20° Temperatur entsprechend einem spezifischen Gasgewicht von 0,14 . . . . . 1,006 kg.

Daher kommt hier ein wirklicher Vergleichswert nur denjenigen Angaben zu, die sich auf den zur Verfügung stehenden Gasraum und das Gewicht beziehen, das Schiffskörper, Maschinenanlagen und die lufttechnisch notwendige Ausrüstung des fahrfertigen Schiffes — ohne Ballast, Besatzung, Betriebsstoffe und die etwaige militärischen oder sonstigen Zwecken dienende Ausrüstung — erfordern. Der Begriff „Nutzlast“ gibt nur dann eine richtige Vorstellung, wenn ihn ausführliche Bestimmungen näher erläutern. Der Unterschied hinsichtlich Deplacement und Hubkraft bei den beiden betrachteten Schiffstypen tritt klar zutage, wenn man sich vergegenwärtigt,

daß im Wasser 1 cbm = 1000 kg, in der Luft 1 cbm = 1 kg zu setzen ist. Diese Tatsache macht die außerordentliche Schwierigkeit der Bauprobleme des Luftschiffbaues jedem Schiffbauer sofort verständlich und verdeutlicht auch den großen Einfluß, den schon die Mitnahme eines einzigen Passagiers mehr oder weniger besitzt. Darin liegt auch die Grenze für die Entwicklung der Luftschiffahrt überhaupt, da ganz allgemein jede Erhöhung irgendeiner Leistung sofort eine ganz außerordentliche Deplacementssteigerung des Luftschiffs mit sich bringt, die zwar gegenüber den jetzt vorliegenden Verhältnissen noch möglich ist, jedoch natürlich nicht ins Ungemessene fortgesetzt werden kann.

Während der Fahrt tritt nun in den Auftriebsverhältnissen der Luftschiffe ein Wechsel ein, der sehr bedeutend ausfällt, sobald für Luft einerseits und Wasserstoff anderseits verschiedene Verhältnisse vorliegen oder Räume für die Ausdehnung des Wasserstoffs nicht verfügbar sind. Dem Einflusse des Druckwechsels, hervorgerufen durch den Wechsel in der Fahrthöhe des Luftschiffs, sind Luft und Gas gleichmäßig unterworfen. Dagegen unterliegen beide dem Temperaturwechsel nicht ohne weiteres in derselben Weise, weil einmal das Gas die wechselnde Lufttemperatur erst mit einer gewissen Verzögerung annimmt, dann aber vor allem, weil die Sonnenbestrahlung eine Erhöhung der Gas- über die Lufttemperatur hinaus verursacht, die z. B. im Zeppelin-Luftschiff leicht bis zu 12° beträgt. Genügender Gasraum für freie Ausdehnung der Gase ist im Luftschiff bei der Abfahrt fast nie vorhanden. Jede Ausdehnung des Füllgases bedingt also Gasverlust, und der hieraus entstehende Verlust an Hubkraft kann recht beträchtlich sein. 1° Übertemperatur des Gases bedeutet schon einen Verlust von 0,36 v. H. der Gesamthubkraft, 80 bis 100 m Steigen etwa 1 v. H.

Die konstruktive Gestaltung der wesentlichsten Luftschifftypen, auf die der Verfasser hierauf näher einging, kann an dieser Stelle als bekannt vorausgesetzt werden. Die beiden möglichen Hauptarten charakterisieren sich als Prallluftschiffe (Parseval und Siemens-Schuckert) und Gerüstluftschiffe (Zeppelin und Schütte-Lanz).

Ebenso wie das Deplacement des Luftschiffes ändert sich auch dauernd sein Gewicht, wobei der Verbrauch an Betriebsstoffen, Regen und Schneebelastung usw. eine große Rolle spielen. Da dieser Wechsel oft Werte annimmt, bei dem ein dynamischer Ausgleich nicht mehr möglich ist, so muß man Mittel besitzen, um den Auftrieb des Schiffes rein statisch während der Fahrt zu verkleinern oder zu vergrößern. Ersteres geschieht durch Auslassen von Gas durch Ventile oder durch das Aufsuchen größerer Höhen, wodurch infolge Öffnung der Überdruckventile das überschüssige Gas entweicht, letzteres durch Abwerfen von Gewichten (Ballast). Letzteres entspricht annähernd dem Ausblasen der Unterseebootstanks beim Auftauchen.

Die im Schiffbau gebräuchlichen Verhältniszahlen haben im allgemeinen im Luftschiffbau nur geringe Bedeutung. Wenn im Schiffbau verhältnismäßig große Länge auch große Geschwindigkeit gestattet, so trifft das für den Luftschiffbau nicht ohne weiteres zu, weil in der Luft die Wellenbewegung wegfällt, während die bei größerer Länge auch größere Reibungsoberfläche wie beim Seeschiff die Geschwindigkeit ungünstig beeinflußt. Die schädlichen Einflüsse der Länge auf das Gewicht, die Festigkeit und die Manövrierfähigkeit sind in beiden Fällen vorhanden.



Hinsichtlich Stabilität und Steuerung besteht zwischen Unterseebooten und Luftschiffen weitgehender Parallelismus, dagegen unterscheidet sich der Widerstand der Luftschiffe durch den Fortfall des Wellenwiderstandes wesentlich von dem der Seeschiffe im allgemeinen, wenn er auch mit dem der Unterwasserfahrzeuge wieder manches Grundsätzliche gemeinsam hat. Zur Einschränkung des wirbelbildenden Widerstandes, der für untergetauchte Körper größere Bedeutung als für normale Seeschiffe besitzt, ist es vor allem wichtig, die Saugwirkung des Hinterschiffs durch schlanke Formen möglichst zu verringern; auf die Form des Vorschiffs kommt es, da Wellenbildung nicht auftritt, weniger an.

Zur Klärung der theoretischen und praktischen Fragen des Widerstandes sind sowohl Luftschiff- als auch Seeschiffbau auf Versuche angewiesen. Für den Luftschiffbau scheint das praktisch Beste die Umkehrung des in den Schiffbau-Versuchsanstalten üblichen Weges zu sein, nämlich das Anblasen der ruhenden Körper mit einem durch künstliche Mittel gleichmäßig gemachten Windstrom, während für schiffbauliche Versuche in der Regel die Modelle durch das Wasser gezogen werden. Auf beiden Gebieten besteht ferner das Bedürfnis, die Modellversuche durch Versuche im großen zu ergänzen und zu berichtigen. Während diese Forderung im Schiffbau infolge der Zeit- und Kostenfragen auf große Schwierigkeiten stößt, läßt sie sich im Luftschiffbau wesentlich leichter befriedigen. Die Geringfügigkeit der Kräfte, die beim Modellversuch hinderlich ist, kommt hier der praktischen Durchführung zugute.

Das Mittel zur Übertragung der Antriebskräfte und zu ihrer Ausnutzung für die Vorwärtsbewegung des Fahrzeugs ist im Luft- wie im Seeschiffbau die gegen die Fahrtrichtung geneigte Fläche der Schraube — bzw. im Seeschiffbau die des Schaufelrads, Segels oder Ruders. Bedeutungsvoll geworden ist besonders auch die Einführung der gewölbten Platte als Tragfläche, die dem Begründer der Flugtechnik, Otto Lilienthal, zu danken ist und die ihrem Wesen nach auf die Propellerfläche übertragen werden kann. Im allgemeinen ist es vorteilhaft, die stärkere Wölbung an die Vorderkante des Querschnitts zu legen und diese zu verdicken. Zu starke Wölbung wirkt nachteilig. Erwägt man, daß die Querschnittsform des Schiffsschraubenflügels an der Saugseite seit langem mit Wölbung ausgeführt wird und daß nach dem Ergebnis der neueren Forschungen die Wirkung der Saugseite das Wesentlichste ist, so erkennt man, daß der ältere Propellerbau infolge zweifach unrichtiger Auffassung zu der richtigen Form gekommen ist: zu der Wölbung auf der richtigen Seite. Durch diese Auffassung erscheinen auch die Wasserschrauben auf der von den Luftschrauben her gewonnenen Erkenntnis in einem neuen Lichte, das die wissenschaftliche Durchdringung der dabei auftretenden Erscheinungen sehr erleichtert. Die weitgehende Gleichheit der grundlegenden Verhältnisse bei Luft- und Wasserschrauben führt zu entsprechend weitgehender Analogie in bezug auf viele Einzelfragen, so daß mit Recht der Vorschlag gemacht worden ist, die noch schwebenden Fragen für beide Fälle durch gemeinsame Versuche zu klären, bzw. die mit der einen Art gewonnenen Ergebnisse durch Versuche mit der anderen Art direkt zu kontrollieren.

Im Gegensatz zu den bisher behandelten grundlegenden Gebieten lassen sich naturgemäß die Einzelheiten des Schiffskörpers und der Maschinenanlagen weniger unmittelbar vergleichen. Der Verfasser untersuchte hier noch kurz die Bedingungen für die Festigkeit, wie sie sich bei den Prallluftschiffen einerseits und den Gerüstluft-

schiffen anderseits darstellen. Berührungspunkte mit dem Seeschiffbau ergeben sich insofern, als bei beiden Fahrzeugarten die Festigkeit nur dann einwandfrei gewährleistet ist, wenn sie sich in ihrem Element befinden; beim Herausnehmen aus diesem — beim Docken des Schiffes und beim Aufhängen des leeren Luftschiffes in der Halle — treten die gefährlichsten Zustände ein. Die Unterteilung des Schiffskörpers, wie sie im Seeschiffbau durch die Schotten dargestellt wird, ist bei den Gerüstluftschiffen ohne weiteres gegeben, bei denen die Querwände ebenso wie beim Seeschiff das Hauptmittel für die Herstellung der Querfestigkeit bilden. Bei den Prallluftschiffen ist sie nur teilweise (Siemens-Schuckert-Typ) durchgeführt, was als ein erheblicher Nachteil dieser Luftschiffsysteme angesehen werden muß.

Noch weniger Vergleichspunkte als der Schiffskörper bietet die Maschinenanlage. Auch hier ist allerdings das Bestreben vorhanden, einen schnellaufenden Motor mit einer langsam laufenden Schraube zu verbinden, um durch diese Kombination ein Maximum des Wirkungsgrades herauszuholen. Diese Trennung ist aber im Luftschiffbau dank den geringen zu übertragenden Kräften verhältnismäßig leicht zu bewerkstelligen, während diese Frage beim Seeschiffbau auf große Schwierigkeiten stößt und erst in neuester Zeit Erfolg versprechende Lösungen gefunden hat. Betrachtet man jedoch den Einfluß, den die Gewichtsgestaltung der Maschinenanlage auf die Lebensfähigkeit überhaupt ausübt, so gelangt man wieder zu einer großen Übereinstimmung in der Entwicklung. Erst die Entwicklung genügend leichter und dabei leistungsfähiger Motoren hat den Luftschiffbau ermöglicht, hat ihn lebensfähig gemacht; in ähnlicher Weise sind gewisse Schiffstypen, in erster Linie Torpedo- und Unterseeboote, nur infolge der Leichtigkeit ihrer Maschinenanlagen denkbar.

Der Schlußsatz des Vortrages, der dessen ganze Tendenz in sich vereinigt, sei im Wortlaut wiedergegeben. Er lautet:

„Die Grundtatsache aber, daß Luftschiffbau und Seeschiffbau zwei ganz ähnliche Gebiete sind, daß die wissenschaftliche Durchdringung bei vielen der grundlegenden Fragen für beide Gebiete die gleichen Wege gehen kann und zahlreiche Anregungen aus dem einen Gebiet ins andere hinübergehen, dürfte aus den Darlegungen hervorgehen. Vielleicht tragen sie dazu bei, die Fühlung der Forscher beider Gebiete noch enger zu gestalten, als sie heute ist.“

Nach Beendigung der Verlesung erklärte Geheimrat Busley, daß seiner Auffassung nach eine Diskussion nicht angängig sei, weil der Verfasser nicht mehr in der Lage ist, seine Anschauungen zu vertreten. Der Wert des Vortrages liege vor allem in der weiten Perspektive, die er hinsichtlich des Zusammenarbeitens auf beiden Gebieten, des Vergleiches der Versuchsergebnisse usw. gewähre. Die Arbeit sei gewissermaßen das Vermächtnis des Verblichenen an die Schiffbautechnische Gesellschaft.

Die Versammelten erhoben sich hierauf zu Ehren des Verstorbenen von den Plätzen.

Im letzten Vortrage des ersten Verhandlungstages sprach Zivilingenieur M. H. Bauer, Berlin, über das Thema:

Harmonie der Schiffsformen.

Einleitend gab der Vortragende zunächst einen Überblick über die bisherigen Ergebnisse der Lehre vom Schiffswiderstand. In dem Bestreben, auch ohne die recht

kostspieligen Modellversuche diejenigen Schiffsformen aufzufinden, die den geringsten Widerstand gegen die Fortbewegung erzeugen, und damit diese Eigenschaften schon vor Fertigstellung des Linienrisses zahlenmäßig festzustellen, sind bisher trotz Aufwendung vieler Mühe keine wesentlichen Fortschritte gemacht worden. Zwar ist es — wenigstens bis zu einem gewissen Grade — erreicht worden, mathematische Ausdrücke für den Verlauf der den — zunächst noch imaginären — Schiffskörper einhüllenden Linien (Wasserlinien und Spanten) zu finden mit dem Endzwecke, das Zeichnen der Schiffslinien zu vereinfachen; indessen können die bisher gefundenen mathematischen Ausdrücke nicht als Mittel zur Klarlegung des inneren Zusammenhanges der Schiffsformen dienen. Und doch kann nach Ansicht des Vortragenden eine solche geometrische Auflösung der Schiffsform nicht zu den Unmöglichkeiten zählen. Beweis hierfür ist das Bestehen von — im Schiffbau seit langer Zeit bekannten — Annäherungsformeln zur Berechnung von Schwerpunktsabständen, metazentrischen Höhen, Spantumfängen, benetzten Oberflächen u. dgl. m., Formeln, die auffallend genaue Rechnungsergebnisse liefern, ohne daß mehr als die Hauptabmessungen des Schiffes und die einzelnen Völligkeitsgrade bekannt zu sein brauchen.

Der Vortragende entwickelte nun an Hand mathematischer und zeichnerischer Darlegungen ein von ihm bereits in vielen Einzelfällen praktisch erprobtes Verfahren zur Ausbildung von Inhaltskurven und äußeren Begrenzungslinien der eingetauchten Schiffskörper, auf das in seinen Einzelheiten näher einzugehen hier nicht angängig ist. Der Endzweck einer solchen geometrischen Auflösung der Schiffskörperform kann nur erreicht werden, wenn dabei die für den Entwurf des eingetauchten Schiffskörpers zu berücksichtigenden Eigenschaften zu beeinflussen sind, nämlich: statischer Auftrieb und statische Formstabilität, Widerstand gegen die Fortbewegung, Schwimmlage in der Fahrt, Lage des Auftriebsschwerpunktes, Drehfähigkeit und sonstige Betriebseigenschaften. Sehr günstig gestalten sich die auf diesen Endzweck hinzielenden mathematischen Überlegungen, wenn man als Grundlinien sowohl der Inhaltskurven als auch der äußeren Begrenzungslinien der eingetauchten Schiffskörper Sinuslinien verwendet; überdies ist die Sinoide in bezug auf den Verdrängungswiderstand schon deswegen besonders vorteilhaft, weil sie stoßfreien Wasserein- und -austritt ergibt. Interessant und neu waren bei dem von Zivilingenieur Bauer angegebenen Verfahren die dabei von ihm dargelegten natürlichen Beziehungen zwischen der Inhaltskurve (Spantflächenskala) und den Hauptumgrenzungslinien des Schiffes, die in einem ganz bestimmten Verhältnis zueinander stehen und verwandte mathematische Ableitungen haben. Diese Beziehungen bestehen nicht nur bei vielen ausgeführten Schiffen, sondern — merkwürdig genug — auch bei Fischen. Die von dem Vortragenden an Stelle der bisher vielfach als Grundform für die Schiffslinien benutzten Parabel als Ausgangspunkt für seine Betrachtungen verwendeten Sinuslinien sowie die durch deren harmonische Veränderung entstandenen Kurven sind ebenfalls in der Natur immer wieder festzustellen, während die Parabel nur selten verwertet ist. Die Sinoide gestattet, in einfacher graphischer Weise die Entwicklung von Spantflächenskalen, Wasserlinien und Lateralplanflächen für jeden praktisch vorkommenden Völligkeitsgrad vorzunehmen. Der Vergleich der hierdurch entstehenden Formen mit denen vorhandener Schiffe ergibt gute Übereinstimmungen, sofern nur die Schiffskörper ohne

diejenigen Teile zum Vergleich herangezogen werden, die im Schiffbau allgemein und sehr treffend mit dem Worte „Anhängsel" bezeichnet zu werden pflegen.

Als Nutzanwendung seiner theoretischen Darlegungen zeigte Zivilingenieur Bauer die zwanglose Entwicklung der Schiffsform aus einem einfachen mathematischen Körper, die ohne weiteres den Beweis liefert, daß eine geometrische Auflösung des Schiffskörpers auf natürlicher Grundlage durchaus im Bereiche des Möglichen liegt und daß ihre praktische Anwendung bei der Vorausbestimmung von Schiffseigenschaften zu brauchbaren Ergebnissen führen dürfte.

Die Diskussion eröffnete Marine-Oberbaurat Goecke, Düsseldorf. Auch er möchte Sinoide und Trochoide aus den Schiffsformen nicht ausgeschaltet wissen, jedenfalls nicht für Geschwindigkeiten über 20 kn, für welche die bekannte Kretschmersche Bodenform — Tetraederform — schlechtere Ergebnisse als die gewöhnlichen Schiffsformen lieferte. Trotz aller theoretischen und mathematischen Überlegungen werde nach seiner Ansicht der praktische, eingehend und genau durchgeführte Schleppversuch die besten Ergebnisse zeitigen. Geheimer Marine-Baurat Krieger, Friedenau, glaubt nicht, daß schon in absehbarer Zeit die Schiffsform mathematisch festgestellt werden wird. Nach Ansicht vieler Schiffbauer sei das auch gar nicht erwünscht, weil damit das spezifisch Künstlerische aus der Konstruktion verschwinden würde. Das Richtige liegt wohl auch hier in der Mitte; man wird die mathematischen Entwicklungen vervollkommnen, ohne indessen damit das persönliche Moment aus den Schiffskonstruktionen auszuschalten. Wichtig wäre es, bei Modellversuchen den Formwiderstand allein zu messen, den Flächenwiderstand also dadurch auszuschalten, daß man stets die gleiche Größe der eingetauchten Oberfläche verwendet. Vielleicht lasse sich dies durch Benutzung eines Modellgerüstes ermöglichen, das veränderliche Formen bei stets gleicher Fläche gestattet. Ob ein solcher Versuch praktisch durchführbar ist, lasse er dahingestellt sein; er wolle nur die Anregung dazu geben, diese Frage einmal nachzuprüfen.

Von dem Marine-Baumeister Schlichting wurde darauf hingewiesen, daß eine Ableitung der Widerstandseigenschaften aus einer Formel durch einfache Rechnung schwer möglich erscheine, weil der Anteil der einzelnen Flächenteilchen am Widerstand nicht von der geometrischen Form dieser Teilchen allein bestimmt werde, vielmehr hierfür auch die übrigen, diese umgebenden Flächenteilchen mit von ausschlaggebender Bedeutung seien. Infolgedessen könne der Gesamtwiderstand nicht durch einfache Summierung der Einzelwiderstände gefunden werden, während z. B. Stabilität und Deplacement sehr wohl aus der Formgebung der einzelnen Teile des Schiffes errechnet werden könnten. Immerhin sei es wichtig, eine Geometrie der Schiffsform auch den Widerstandsuntersuchungen zugrunde zu legen, damit bei letzteren die Formeigenschaften des Schiffes genau festgestellt und systematisch geändert werden können. Von diesem Gesichtspunkte aus bilde die Arbeit des Vortragenden eine wertvolle Unterlage auch für Widerstandsuntersuchungen.

Nach der Auffassung des Wirklichen Geheimen Oberbaurats Prof. Rudloff, Berlin, wollte Zivilingenieur Bauer nur eine Norm geben, die bestimmte allgemeine Regeln des Schiffbaues für den Konstrukteur festlegt und aus der heraus dieser dann die für den Einzelfall passendste Schiffsform entwickeln kann. Für Vergleichsversuche sei es sehr vorteilhaft, von einer solchen bestimmt charakterisierten Grundform aus-

zugehen; diese Form kann nachher dem jeweils vorliegenden Bedarf entsprechend verändert werden.

Ingenieur Bauer bestätigte in seinem Schlußworte diese Auffassung seines Vorredners als die richtige. Seine Ansicht unterscheide sich von derjenigen anderer Schiffbaukonstrukteure dadurch, daß er meine, die Beurteilung nach den äußeren Formen allein sei nicht immer das Maßgebende. Zur Nachprüfung der von ihm entwickelten Ideen habe er seit geraumer Zeit seine eigenen Konstruktionen benutzt, und er sei bisher stets gut damit gefahren. Er gebe dem Marine-Baumeister Schlichting hinsichtlich der Ausführungen über das Flächendifferential vollkommen recht; man dürfe in bezug auf die Widerstandseigenschaften das Flächendifferential nicht für sich betrachten, sondern man müsse auch berücksichtigen, was vor und hinter ihm liegt. Was er erstrebe, das gleiche dem z. B. bei der Konstruktion von Kraftmaschinen bereits Erreichten; hier gehe man auch von theoretischen Diagrammen aus, die man dann je nach Lage des Einzelfalles verändere. Die persönliche Note des Konstrukteurs wolle er natürlich aus dem Schiffbau nicht ausschalten; aber Kunst sei die Mathematik der Phantasie, und mit wachsender Erfahrung änderten sich die idealen Anschauungen. Das Verhältnis der Oberflächenskala zur Spantflächenskala u. dgl. sei wichtiger als die äußere Form der Wasserlinien. Selbstverständlich sollten seine mathematischen Ableitungen nur eine Grundlage für die Konstruktion geben.

Mit den üblichen Dankesworten an den Vortragenden schloß hierauf Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Jng. Busley den ersten Verhandlungstag. Über die Vorträge des zweiten Verhandlungstages wird im nächsten Hefte berichtet werden.

La.



Feuerkonzentration und Stärke einer Schiffsdivision.

(Mit 3 Skizzen.)

Unter dem Titel „La forza della divisione“ stellt der bekannte italienische Seetaktiker und Admiralstabsoffizier Korvettenkapitän Romeo Bernotti im Oktoberheft der „Rivista marittima“ eine Untersuchung über die zweckmäßige Stärke einer Schiffsdivision an.

Die Abhandlung gewinnt dadurch an Interesse, daß die italienische Marineleitung gerade jetzt in Erwägung gezogen hat, die Divisionen ihrer Geschwader von 3 auf 4 Schiffe zu bringen.

Von den Ausführungen Bernottis sind hier die Hauptsachen nahezu wörtlich, die Nebensachen nur dem Inhalt nach wiedergegeben. Kritik ist unterlassen worden.

Die Feuerkonzentration.

Als „Elementarteil“ (reparto elementare) einer Flotte kann man diejenige Anzahl von Schiffen bezeichnen, die auf das gleiche Ziel zu feuern haben. Die zweckmäßige Stärke eines solchen „Elementarteiles“ mit Hinsicht auf möglichst großen Nutzeffekt des Feuers der Flotte soll hier zunächst untersucht werden.

Die Konzentrierung des Feuers mehrerer Schiffe bezweckt, in kürzester Zeit entscheidende Ergebnisse herbeizuführen. Auf den ersten Blick könnte man glauben, daß der Nutzeffekt des Feuers (rendimento del tiro) einer Flotte um so größer sei, je größer jene „Elementarteile“ sind. Bei Gleichheit der Schiffstypen und der Trefferprozentsätze zweier sich gegenüberstehender Flotten würde dann die in größere „Elementarteile“ eingeteilte schneller das taktische Gleichgewicht zu ihren Gunsten zerstören als die feindliche Flotte. Aber je größer die „Elementarteile“ sind, um so kleiner ist die Zahl der vorher bestimmten Scheiben und damit um so größer die der feindlichen Schiffe, die ungestört feuern. Diese Überlegung ist wichtig, weil die verursachte Feuerwirkung von der erlittenen Feuerwirkung abhängt. Wenn daher ein Flotten-„Elementarteil“ von bestimmter Stärke in verhältnismäßig kurzer Zeit imstande sein kann, entscheidenden Erfolg zu erzielen, so ist es eine schlechte taktische Verwendung (Ökonomie) der Kräfte, wenn man einen größeren „Elementarteil“ hierzu benutzt.

Als man in den verflossenen Jahren über das Seegefecht auf große Entfernungen zu diskutieren begann, konnte es logisch sein, jeden Flotten-„Elementarteil“ mit einer ansehnlichen Anzahl Schiffe auszustatten, denn die Prä-Dreadnoughts konnten mit ihrer geringeren Anzahl schwerer Geschütze nur dann eine schnelle Entscheidung auf große Entfernungen herbeiführen, wenn man mehreren von ihnen dieselbe Scheibe zuwies. Die Annahme dieses Verfahrens war eine taktische Notwendigkeit, obgleich man die Abnahme des Nutzeffektes des Feuers (d. h. des Verhältnisses zwischen Anzahl Treffer und Anzahl Schüsse) bei Anwachsen der zahlenmäßigen Stärke der Flotten-„Elementarteile“ festgestellt hatte. Die neuesten Großkampfschiffe haben nun aber eine stark erhöhte Offensivkraft. Ihre Defensivkraft ist dagegen

nicht in demselben Verhältnis gewachsen. Aus letzterem Grunde und weil auch ihre Offensivkraft leicht verletzlich ist, bleiben sie „Kolosse auf tönernen Füßen". Wenn z. B. an der Feuerleitung eines solchen Schiffes Havarie eintritt, so ist das Schiff für einige Momente inoffensiv. Unterhält der Feind dann ein konzentriertes Feuer auf dieses Schiff, so führt dessen Schaden und die Anstrengung seines Gegners schnell eine Entscheidung herbei. Da das moderne Schlachtschiff schon durch seine Bauart eine große Kraftkonzentration darstellt, so kann man auf Grund des vorstehend Dargelegten sagen, daß es weder nötig noch zweckmäßig ist, die numerische Stärke eines Flotten-„Elementarteiles" höher zu bemessen als bis zu der Grenze, von der ab der Nutzeffekt des Feuers eine Verringerung erfährt. Mit anderen Worten: Der „Elementarteil" kann aus 3 Schiffen bestehen, wenn bei der Feuerkonzentration eines solchen „Elementarteiles" jedes Schiff ebensoviel Treffer in die Scheibe bringen kann, als es das innerhalb einer bestimmten Zeit auch allein feuernd bewerkstelligen könnte. Anderenfalls ist es vorzuziehen, nur 2 Schiffe zu einem „Elementarteil" zu verbinden.

Nachdem die Frage, wie vorstehend, formuliert ist, muß die Feuerleitung erörtert werden. Damit jedes Schiff bei der Feuerkonzentration dieselbe Anzahl Treffer erzielt wie bei Teilung des Feuers, sind zwei Bedingungen zu erfüllen:

1. Die Feuergeschwindigkeit des einzelnen Schiffes darf keine Verzögerung erleiden, d. h. sie muß ebenso groß bleiben, als wenn das Schiff für sich allein feuerte;
2. die Schußrichtungen mehrerer Schiffe dürfen nicht zusammenfallen, d. h. die Geschoßaufschläge dürfen nicht verwechselt werden können.

Die erste Bedingung bedarf keiner weiteren Erklärung. Zur zweiten Bedingung ist folgendes zu sagen: Angenommen, mehrere Schiffe wollten ihr Feuer konzentrieren, indem sie gleichzeitig schießen. Um das auf die beste Weise auszuführen, muß das Feuer für jedes Schiff besonders geregelt sein, indem die Schiffe entweder nacheinander für einige Zeit auf dasselbe Ziel feuern oder indem sie sich gleichzeitig auf benachbarte Ziele einschießen und dann unter Anwendung der entsprechenden Verbesserungen auf das ursprünglich bestimmte Ziel übergehen (Objektivtransport). Vom Übergang auf das gemeinsame Ziel ab müßte die Beobachtung des Feuerergebnisses, d. h. der gesamten Aufschläge, so erfolgen, als wenn diese vom Feuer eines einzelnen Schiffes herstammten. Aber bei dieser Feuerart würde trotz der Verbesserung der Entfernungsmesser und bester Lage der Anfangssalven bald unvermeidlich eine beträchtliche Streuung der Aufschläge eintreten. Man braucht nur an folgenden Fall zu denken: Die Aufschläge eines Schiffes sind „kurz", die eines anderen Schiffes „weit". Die Artillerieleiter beider Schiffe müßten daher eigentlich ihre Entfernung ändern; da aber die Gesamtlage der Aufschläge (rosa complessiva) richtig erscheint, so ist das Feuer nicht verbesserungsfähig. Überhaupt kann die vorstehend besprochene Methode nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl Treffer bewirken. Bekanntlich haben auch die Franzosen bei ihren kürzlich abgehaltenen Geschwaderschießübungen diese Erfahrung gemacht, als sie stets zwei Schiffe eines Treffens gleichzeitig (ohne Intervall) auf ein Ziel feuern ließen. Die beiden Schiffe erzielten dabei zusammen kaum mehr Treffer als ein einzelnes Schiff.

Es ist ein Irrtum, zu glauben, daß man beim gleichzeitigen Feuern mehrerer Schiffe die von den einzelnen Schiffen herrührenden Geschoßaufschläge voneinander

unterscheiden kann. Besonders ist das unmöglich bei den Aufschlägen der Artillerie benachbarter Schiffe. Bei einem Abstand zweier benachbarter Schiffe von 500 m, einer Schußentfernung von 8000 m und einem Überschießen des Ziels um 300 m, liegen z. B. die Aufschläge der Geschosse beider Schiffe kaum 20 m auseinander.

Man muß daher die andere der vorstehend erwähnten beiden Methoden für konzentriertes Feuer mehrerer Schiffe anwenden, d. h. die einzelnen Schiffe müssen nacheinander und selbständig feuern. Das einzige sie dabei verbindende Band muß in der Vorschrift über die Reihenfolge der Schiffssalven bestehen, damit letztere nicht verwechselt werden können.

Hieraus ergibt sich, daß die Höchstzahl von Schiffen, die an einem konzentrierten Feuer teilnehmen können, durch das Verhältnis $\frac{T}{t}$ gegeben ist, wobei „T" die Salvenfolge (ritmo) jedes einzelnen Schiffes ist und „t" das Intervall zwischen den Salven zweier nacheinander feuernder Schiffe.

Auf den ersten Blick scheint es, daß der Wert von t sich auf wenige Sekunden einschränken ließe. Tatsächlich aber entspricht die ganze Methode nur dann ihrem Zweck, wenn t einen genügend großen Wert hat. Andernfalls vermindert sich nämlich der Nutzeffekt des Feuers. Hier die Erklärung dafür.

Bekanntlich ist es beim Feuer des einzelnen Schiffes weder möglich noch erwünscht, die Salvenfolge mit absoluter Genauigkeit aufrecht zu halten. Nach dem Abfeuern einer Salve gibt man die Schußangaben (elementi) für die nächste Salve, indem man die eintretenden Veränderungen im voraus berücksichtigt. In der Voraussetzung, daß man die Entfernungsänderung innerhalb der Salvenfolge als gleichbleibend ansehen kann, wendet man die Verbesserungen der Schußangaben natürlich auf Grund der beim Geschoßaufschlag beobachteten Seiten- oder Längenabweichung (scarto) des Geschosses an, falls dieses kein Treffer war. Wenn nun Messungen mit dem Entfernungsmesser zeigen, daß das Schiff die an den Geschützen eingestellte Entfernung mit etwas Voreilung, d. h. früher als erwartet, erreichen wird, so wird man die Salve — wenn sie fertig zum Feuern ist — nach Erreichung jener Entfernung abfeuern (also ohne die Salvenfolge innezuhalten). Anderseits wird die Salve eine Verzögerung erleiden, wenn die neu eingestellte Entfernung im Verhältnis zur Salvenfolge T etwas später erreicht wird.

Was das Intervall t anbetrifft, so kann man annehmen, daß die erste Salve eines Schiffs genau mit diesem Zeitzwischenraum nach der ersten Salve des vorhergehenden Schiffs gefeuert werden wird. Aber in der Folgezeit werden die Salven nicht genau im Intervall t abgegeben werden, u. a. deswegen, weil nicht alle Schüsse einer Salve genau zu gleicher Zeit, sondern mit mehreren Sekunden Zwischenraum fallen. Aber jeder Rhythmus beim Feuern soll ja auch nur als Richtschnur und nicht als Hemmung dienen. Auch das Intervall erleidet also unvermeidliche Schwankungen.

Daraus ergibt sich, daß — wenn beim Nacheinanderschießen zweier Schiffe das Intervall t zu knapp ist und starr aufrecht erhalten wird — durch die Kleinigkeit, die das eine Schiff mit dem Abfeuern zögert und das andere Schiff vorwegeilt, die Aufschläge nach einigen Salven verwechselt werden und daher der Nutzeffekt des Feuers sich verringert.

Das Schießen muß daher von den Schiffen nacheinander mit hinreichend großem Intervall begonnen werden, damit die erwähnten Schwankungen nichts schaden. Dann kann das Feuer mit größter Freiheit durchgeführt werden, jedes Schiff hat nur an sich selbst zu denken, es kann feuern, als wenn es ganz allein wäre, und die Aufschläge werden nicht mehr verwechselt.

Aus diesen Überlegungen kann man den Schluß ziehen, daß das Anfangsintervall auf 15 bis 20 Sekunden festgesetzt werden muß, um zu vermeiden, daß die Trefferprozente stark verringert werden. Wenn man berechnet, welchen Wert T haben kann, so ergibt sich, daß die Anzahl Schiffe, die an der Konzentrierung des Feuers auf ein Ziel teilnehmen können $\frac{T}{t} = 2$ ist.

Will man das Feuer einer größeren Anzahl Schiffe konzentrieren und 15 bis 20 Sekunden als Anfangsintervall beibehalten, so kann nicht jedes Schiff seine größte Feuergeschwindigkeit entwickeln.

Als Schluß dieser Darlegungen kann man sagen: Die zweckmäßige Stärke des Flotten-„Elementarteils" besteht aus einem Treffen zu 2 Schiffen.

Skizze 1.

A-Linie in Fundamentalstellung. N-Linie nicht in Fundamentalstellung.

Natürlich kann es Fälle geben, in denen sich der Grundsatz, jedem Treffen eine Scheibe zuzuteilen, nicht anwenden läßt. Wenn z. B. der Feind schwächer ist als die Hälfte der eigenen Flotte, so kann man das Feuer von 2 Treffen auf 1 Ziel vereinigen, indem man das Intervall zwischen 2 nacheinander feuernden Schiffen auf die Hälfte verringert. Es wird dadurch zwar eine gewisse Verwechslung der Aufschläge entstehen, aber man muß so verfahren, um die Offensivkraft jedes Schiffes nach Möglichkeit auszunutzen.

Die Stärke der Division.

Nachdem die Stärke des Flotten-„Elementarteiles" auf ein Treffen festgesetzt (Bernotti sagt „ridotto" = „vermindert") ist, verringert sich die Ausdehnung seiner Linie auf nur 400 bis 500 m. Das Treffen befindet sich daher in guter Position, weil die zwei Schiffe ihre größte Feuerintensität entwickeln können — auch wenn der Winkel ihrer Linie mit der Verbindungslinie der Mittelpunkte der feindlichen und der eigenen Linie nicht nahezu 90° beträgt. Wenn die eigene Linie (in den Skizzen die N-Linie) nämlich nicht senkrecht zu besagter Verbindungslinie steht (d. h. wenn sie sich nicht in der taktischen Fundamentalstellung befindet), so kann man theoretisch im Nach-

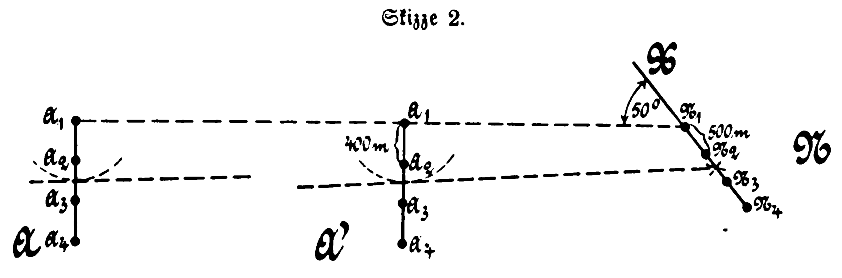
teil sein; praktisch aber ist der Nachteil um so unmerklicher, als nur ein Bruchteil des Schiffsabstandes darauf hinwirkt, einen Unterschied in den Schußentfernungen zu schaffen.

Es ist daher für die Schiffe eines Treffens nicht nötig, daraufhin zu manövrieren, daß sie sich in taktischer Fundamentalstellung, d. h. in „gleich weit ententfernten Stellungen" (posizioni equidistanti)*) halten. Man kann also als allgemeine Regel hinstellen, daß die Schiffe eines Treffens in Kiellinie manövrieren. Das vorderste Schiff muß das feindliche Konzentrationsschiff in einer bestimmten Peilung (rilevamento polare) halten, um sich und seinem Treffenschiff die Entwicklung größtmöglicher Offensivkraft zu wahren. Dadurch wird eine merkliche Einfachheit, frei von Behinderungen, geschaffen und ermöglicht, daß sich der Abstand zwischen den beiden Schiffen eines Treffens auf 400 m verringern läßt.

Man kann auch noch einen Schritt in dieser Richtung weiter gehen und ohne merkliche Unzuträglichkeiten die Schiffe zweier Treffen in Kiellinie halten.

Nachstehende Skizze zeigt die Stellung zweier gegnerischer Linien A und N, jede aus 4 Schiffen bestehend.

Skizze 2.



Die Schiffe der N-Linie bilden Kiellinie; der Winkel X N_1 A_1 beträgt 50°. Die A-Schiffe steuern einen in der Skizze nicht eingezeichneten Kurs, der mit ihrer Linie einen Winkel bildet und bezweckt, ihre Linie (schieramento) senkrecht zur Verbindungslinie der Zentren zu halten (fahren also in Staffel). Der Schiffsabstand beträgt bei der N-Partei 500, bei der A-Partei 400 m.

In dieser Stellung ist N_1 für das Treffen A_1 A_2 das gegebene feindliche Konzentrationsschiff und N_2 Konzentrationsschiff für das Treffen A_3 A_4. Dieses Treffen feuert tatsächlich vorteilhafter auf N_2 als auf N_3, weil N_2 näher (dem Mittelpunkt der Projektion der Elementarlinie [schieramento elementare] A_3 A_4 auf N) ist, als N_3.

Für die Treffen N_1 N_2 und N_3 N_4 sind im vorliegenden Fall A_1 und A_3 die gegebenen Konzentrationsschiffe.

Wenn nun die Entfernung A_1 — N_1 8000 m beträgt, so sind die Schußentfernungen folgende: für Treffen A_1 A_2 8000 m, für Treffen N_1 N_2 8000 bis 8250 m, für Treffen A_3 A_4 8300 m, für Treffen N_3 N_4 8500 bis 8750 m.

*) Bernotti erklärt sich als eifriger Verfechter der posizioni equidistanti und nimmt für sich das Verdienst in Anspruch, als erster in der italienischen Marine auf ihre Wichtigkeit — besonders bei der Feuerkonzentration mehrerer Schiffe — hingewiesen zu haben (in der »Rivista marittima« vom März 1900).

Wenn die A-Linie in der Stellung A' wäre und die Entfernung $A_1 N_1$ **4000 m** betrüge, so erhielte man folgende Schußentfernungen: für Treffen $A_1 A_2$ 4000 m, für Treffen $N_1 N_2$ 4000 bis 4250 m, für Treffen $A_3 A_4$ 4300 bis 4400 m, für Treffen $N_3 N_4$ 4500 bis 4750 m. Das genügt, um zu zeigen, daß der theoretisch für N bestehende Nachteil sich in der Praxis in einen wenig fühlbaren Unterschied in der Schußentfernung umsetzt.

Bernotti folgert daraus, daß die Kiellinie für die taktische Leitung von 4 Schiffen geeignet ist, selbst bei einer nachteiligen Stellung, wie die N-Linie sie im Beispiel einnimmt. Bei Verwendung von mehr Schiffen sind die Nachteile, die die Kiellinie mit sich bringt, nicht mehr nebensächlich.

Die Stärke von zusammen 2 Treffen ist daher das Höchste, was man im allgemeinen durch einfaches „dem Führerschiff folgen" leiten kann. Deswegen muß man eine Gruppe von 4 Schiffen als taktische Einheit der Flotte betrachten.

Eine aus 2 Treffen = 4 Schiffen gebildeter Teil der Flotte stellt also die geeignete Stärke für eine Division dar.

Welchen Einfluß kann nun vorstehende Schlußfolgerung auf taktische Manöver (Bewegungen) einer Flotte haben?

Wie schon angedeutet, sind die Schiffe jeder Division in Kiellinie formiert, und jeder Divisionschef führt seine Division unter Benutzung geeigneter Peilungswinkel, je nach den offensiven oder defensiven Absichten.

An Verhaltungsvorschriften (vincoli) für die Führer der Divisionen sind in der Hauptsache folgende aufzustellen:

1. Der Abstand zwischen den Divisionsflaggschiffen muß dem Mindestmaß entsprechen, das die Divisionen zu ihrer Entwicklung, ihrem Einschwenken in die Kiellinie brauchen. Wenn der Schiffsabstand 400 m ist, so muß der Abstand zwischen den Divisionsflaggschiffen 1600 m betragen.
2. Die Führerschiffe zweier benachbarter Divisionen müssen sich so zu bewegen suchen, daß ihre Verbindungslinie annähernd senkrecht zur Verbindungslinie ihres Zentrums mit dem Zentrum der feindlichen Linie läuft. Es ist das die Folgerung des bekannten Grundsatzes von der Wichtigkeit der taktischen Grundstellung (posizione tattica fondamentale). Auf diese Weise gelangt ein Geschwader in vorteilhafte oder wenigstens in eine der feindlichen gleichwertige Stellung und seine Schiffe maskieren einander nicht. Mit Hinsicht auf das als Richtungsschiff (capofila regolatrice) bestimmte Divisionsflaggschiff müssen die übrigen Divisionsflaggschiffe langsam den Peilungswinkel bzw. die Geschwindigkeit derart ändern, daß der Winkel zwischen ihrer Verbindungslinie und der Verbindungslinie mit dem Zentrum des Feindes sich stets um 90° herum hält. Das kann man augenscheinlich leicht ausführen, solange man es mit nur 2 bis 3 Divisionen zu tun hat. Eine beträchtlich größere Anzahl Divisionen würde zu große Geschwindigkeitsunterschiede erfordern.

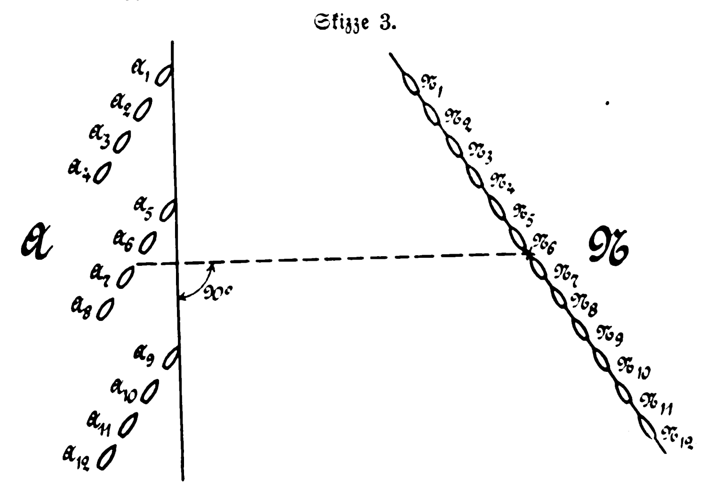
Ein Geschwader muß daher aus 8 oder höchstens 12 Schlachtschiffen bestehen. Für einen Verband, dessen Stärke über jene Schiffszahl hinausgeht, scheinen sich keine direkten Verhaltungsvorschriften aufstellen zu lassen; zum mindesten scheint man dann in die Übelstände der Doppelformationssysteme hineinzugeraten. Daher tut man gut, in solchem Fall 2 Geschwader zu formieren, welche getrennt, aber in gleichem Sinne (in modo coordinato) manövrieren.

Bernotti kommt demnach in seinem Aufsatze zu folgenden Hauptergebnissen:

1. Die Schiffe eines Treffens müssen ihr Feuer auf ein Ziel konzentrieren und abwechselnd Salven schießen. Eine Reihe von feindlichen Schiffen bleibt also stets unbeschossen.
2. Die taktische Einheit ist die Division zu 4 Schiffen.

Die Gefechtsformation innerhalb der Division ist die Kiellinie. Innerhalb des Geschwaders staffeln die Divisionen so zueinander, daß die Verbindungslinie der Divisionsflaggschiffe senkrecht steht zur Verbindungslinie der Mitten beider kämpfenden Parteien. In dieser Stellung (der erweiterten „taktischen Fundamentalstellung") befindet sich in der Skizze die Partei A.

Skizze 3.



Über die Feuerverteilung beim Kampf von Geschwader gegen Geschwader äußert Bernotti sich nicht ausdrücklich.

Zu der Forderung des Verfassers, bei Vorhandensein von mehr als 3 Divisionen 2 Geschwader zu formieren und diese getrennt, aber in gleichem Sinne manövrieren zu lassen, ist zu bemerken, daß die beiden seit Jahren bestehenden italienischen Geschwader in Friedenszeiten selbständig sind. Auch während des Bestehens eines „Oberkommandos der Flotte" im italienisch-türkischen Kriege wurden sie nicht zu einem eigentlichen Flottenverbande zusammengefaßt. Dementsprechend haben taktische Übungen mit mehreren Geschwadern unter einem Kommando in Italien bisher nicht stattgefunden.

Ergänzend sei ferner hinzugefügt, daß man auf Grund ähnlicher Erwägungen, wie sie der vorstehende Aufsatz bringt, in Frankreich neuerdings die Stärke einer Division auf 4, die eines Geschwaders auf 8 Schiffe erhöht hat. Damit ist man anderen Staaten, wie z. B. Deutschland und England, gefolgt, wo man im übrigen — von einem größeren Maßstab als Bernotti ausgehend — nicht die Division, sondern das Geschwader als „taktische Einheit" bezeichnet. Mit Recht, denn das Geschwader ist der Verband, der sich einerseits noch einheitlich leiten läßt, anderseits stark genug ist, um selbständig auftreten zu können, während die Division nur eine „Hilfseinheit" ist. Da auch Bernotti diese taktischen Tatsachen anerkennt, so ist der Gegensatz in der Bezeichnung nicht sachlicher, sondern nur formaler Natur.

v. D.

Wenn die A-Linie in der Stellung A' wäre und die Entfernung $A_1 N_1$ 4000 m betrüge, so erhielte man folgende Schußentfernungen: für Treffen $A_1 A_2$ 4000 m, für Treffen $N_1 N_2$ 4000 bis 4250 m, für Treffen $A_3 A_4$ 4300 bis 4400 m, für Treffen $N_3 N_4$ 4500 bis 4750 m. Das genügt, um zu zeigen, daß der theoretisch für N bestehende Nachteil sich in der Praxis in einen wenig fühlbaren Unterschied in der Schußentfernung umsetzt.

Bernotti folgert daraus, daß die Kiellinie für die taktische Leitung von 4 Schiffen geeignet ist, selbst bei einer nachteiligen Stellung, wie die N-Linie sie im Beispiel einnimmt. Bei Verwendung von mehr Schiffen sind die Nachteile, die die Kiellinie mit sich bringt, nicht mehr nebensächlich.

Die Stärke von zusammen 2 Treffen ist daher das Höchste, was man im allgemeinen durch einfaches „dem Führerschiff folgen“ leiten kann. Deswegen muß man eine Gruppe von 4 Schiffen als taktische Einheit der Flotte betrachten.

Eine aus 2 Treffen = 4 Schiffen gebildeter Teil der Flotte stellt also die geeignete Stärke für eine Division dar.

Welchen Einfluß kann nun vorstehende Schlußfolgerung auf taktische Manöver (Bewegungen) einer Flotte haben?

Wie schon angedeutet, sind die Schiffe jeder Division in Kiellinie formiert, und jeder Divisionschef führt seine Division unter Benutzung geeigneter Peilungswinkel, je nach den offensiven oder defensiven Absichten.

An Verhaltungsvorschriften (vincoli) für die Führer der Divisionen sind in der Hauptsache folgende aufzustellen:

1. Der Abstand zwischen den Divisionsflaggschiffen muß dem Mindestmaß entsprechen, das die Divisionen zu ihrer Entwicklung, ihrem Einschwenken in die Kiellinie brauchen. Wenn der Schiffsabstand 400 m ist, so muß der Abstand zwischen den Divisionsflaggschiffen 1600 m betragen.
2. Die Führerschiffe zweier benachbarter Divisionen müssen sich so zu bewegen suchen, daß ihre Verbindungslinie annähernd senkrecht zur Verbindungslinie ihres Zentrums mit dem Zentrum der feindlichen Linie läuft. Es ist das die Folgerung des bekannten Grundsatzes von der Wichtigkeit der taktischen Grundstellung (posizione tattica fondamentale). Auf diese Weise gelangt ein Geschwader in vorteilhafte oder wenigstens in eine der feindlichen gleichwertige Stellung und seine Schiffe maskieren einander nicht. Mit Hinsicht auf das als Richtungsschiff (capofila regolatrice) bestimmte Divisionsflaggschiff müssen die übrigen Divisionsflaggschiffe langsam den Peilungswinkel bzw. die Geschwindigkeit derart ändern, daß der Winkel zwischen ihrer Verbindungslinie und der Verbindungslinie mit dem Zentrum des Feindes sich stets um 90° herum hält. Das kann man augenscheinlich leicht ausführen, solange man es mit nur 2 bis 3 Divisionen zu tun hat. Eine beträchtlich größere Anzahl Divisionen würde zu große Geschwindigkeitsunterschiede erfordern.

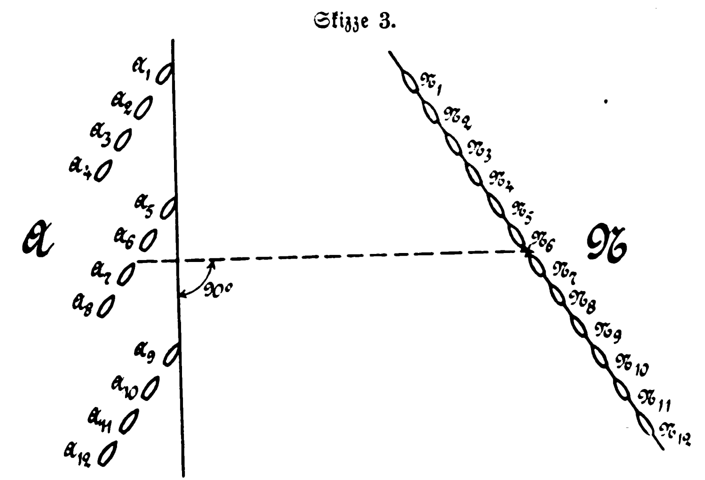
Ein Geschwader muß daher aus 8 oder höchstens 12 Schlachtschiffen bestehen. Für einen Verband, dessen Stärke über jene Schiffszahl hinausgeht, scheinen sich keine direkten Verhaltungsvorschriften aufstellen zu lassen; zum mindesten scheint man dann in die Übelstände der Doppelformationssysteme hineinzugeraten. Daher tut man gut, in solchem Fall 2 Geschwader zu formieren, welche getrennt, aber in gleichem Sinne (in modo coordinato) manövrieren.

Bernotti kommt demnach in seinem Aufsatze zu folgenden Hauptergebnissen:

1. Die Schiffe eines Treffens müssen ihr Feuer auf ein Ziel konzentrieren und abwechselnd Salven schießen. Eine Reihe von feindlichen Schiffen bleibt also stets unbeschossen.
2. Die taktische Einheit ist die Division zu 4 Schiffen.

Die Gefechtsformation innerhalb der Division ist die Kiellinie. Innerhalb des Geschwaders staffeln die Divisionen so zueinander, daß die Verbindungslinie der Divisionsflaggschiffe senkrecht steht zur Verbindungslinie der Mitten beider kämpfenden Parteien. In dieser Stellung (der erweiterten „taktischen Fundamentalstellung") befindet sich in der Skizze die Partei A.

Skizze 3.



Über die Feuerverteilung beim Kampf von Geschwader gegen Geschwader äußert Bernotti sich nicht ausdrücklich.

Zu der Forderung des Verfassers, bei Vorhandensein von mehr als 3 Divisionen 2 Geschwader zu formieren und diese getrennt, aber in gleichem Sinne manövrieren zu lassen, ist zu bemerken, daß die beiden seit Jahren bestehenden italienischen Geschwader in Friedenszeiten selbständig sind. Auch während des Bestehens eines „Oberkommandos der Flotte" im italienisch-türkischen Kriege wurden sie nicht zu einem eigentlichen Flottenverbande zusammengefaßt. Dementsprechend haben taktische Übungen mit mehreren Geschwadern unter einem Kommando in Italien bisher nicht stattgefunden.

Ergänzend sei ferner hinzugefügt, daß man auf Grund ähnlicher Erwägungen, wie sie der vorstehende Aufsatz bringt, in Frankreich neuerdings die Stärke einer Division auf 4, die eines Geschwaders auf 8 Schiffe erhöht hat. Damit ist man anderen Staaten, wie z. B. Deutschland und England, gefolgt, wo man im übrigen — von einem größeren Maßstab als Bernotti ausgehend — nicht die Division, sondern das Geschwader als „taktische Einheit" bezeichnet. Mit Recht, denn das Geschwader ist der Verband, der sich einerseits noch einheitlich leiten läßt, anderseits stark genug ist, um selbständig auftreten zu können, während die Division nur eine „Hilfseinheit" ist. Da auch Bernotti diese taktischen Tatsachen anerkennt, so ist der Gegensatz in der Bezeichnung nicht sachlicher, sondern nur formaler Natur.

v. D.

Rundschau in allen Marinen.

Jahresübersicht 1913.

Deutschland.

Die erst in den letzten Wochen des Jahres 1913 unterzeichneten Friedensschlüsse brachten Kriegsereignisse zum Abschluß, deren Ergebnis sich u. a. zunächst nach der Richtung einer Flottenverstärkung der beteiligten Balkanländer hin äußert. Und gerade Länder, deren Landesgrenzen sich unmittelbar berühren, deren Kriege also nach althergebrachter Ansicht von der Armee allein zu führen und zu entscheiden waren, suchen jetzt Schiffe aufzukaufen oder bauen sich neue — ein Beweis dafür, daß auch Länder mit geringer oder gar keiner eigenen Handelsflotte längst in Abhängigkeit vom Seeverkehr der Welt geraten sind, und hätten sie noch so viele Hilfs- und Ernährungsquellen selbst oder im befreundeten Lande des Nachbars. Ein weiterer Beweis wiederum dafür, daß unser Vaterland sich auf dem richtigen Wege befindet, wenn es sich eine Flotte schuf und sie zu einem achtunggebietenden Kriegswerkzeug entwickelte. So stand denn auch das letzte Jahr wiederum im Zeichen des planmäßigen Ausbaues unserer schwimmenden Wehrmacht, welche im Kriege die zweitgrößte Handelsflotte der Welt zu schützen berufen ist.

Der Schwerpunkt für die Erhöhung der Schlagfertigkeit der Flotte lag in der Schaffung des III. Geschwaders, von welchem seit dem 1. Oktober fünf Linienschiffe des neuesten Typs zusammenfahren; der Rest von drei Schiffen wird einzeln, je nach der Fertigstellung, hinzugefügt. Entsprechend der Vermehrung der Linienschiffe wurde auch diejenige der Aufklärungsschiffe notwendig, und zum ersten Male erhöhte sich die Zahl der Kleinen Kreuzer von sechs auf acht, sämtlich Turbinenschiffe neuester Bauart. Durch Austausch des Großen Kreuzers „Yorck" gegen den neuen Großen Kreuzer „Seydlitz" wuchs die Zahl der dem Aufklärungsverbande zugeteilten Schiffe von großem Kampfwert auf vier, die Hinzufügung eines fünften, des „Derfflinger", ist für 1914 geplant. Die Vergrößerung der Aufklärungsgruppe bedingte die Kommandierung eines dritten Admirals.

In der Reserveformation befand sich nur ein Linienschiff. Die Bildung der Mittelmeer-Division hat sich durch die ganzen Ereignisse auf dem Balkan als unumgänglich notwendig erwiesen. Mehrere Kleine Kreuzer, die allerdings der Hochseeflotte entlehnt werden mußten, wurden ihr zeitweise zur Verstärkung nachgesandt. Die Anstrengungen anderer europäischer Staaten, jetzt nach dem Friedensschlusse an Ansehen im östlichen Mittelmeer zu gewinnen, sind in die Augen fallend — man denke nur an die Anwesenheit der beiden großen englischen und französischen Flottenabteilungen dort —. Um so mehr ist die Vertretung des Reiches auch durch die Anwesenheit deutscher Schiffe im Mittelmeer zu begrüßen, die u. a. in gemeinsamer Arbeit mit den fremden Nationen bei der Flottendemonstration und der Besetzung von Skutari die Interessen der europäischen Großmächte wahrgenommen haben. Des weiteren kann es nur von Vorteil sein, wenn wir dem Auslande an neuen und kampfkräftigen Kriegschiffen zeigen, was die deutschen Schiffswerften zu leisten vermögen, und letzten Endes ist unserer jüngeren Mannschaft nach dem Einerlei des Schiffsdienstes in der eintönigen Ostsee und der unwirtlichen Nordsee von Herzen ein wenig Auslandsdienst zu gönnen, der allmählich selten genug geworden ist. Selbst Vergleiche mit Schiffen und Besatzungen anderer Nationen und mit anderen Ländern ziehen zu können, das schärft das Urteil und stärkt die eigene Leistung.

Aus ähnlichen Gründen ist es zu begrüßen, daß eine aus den Linienschiffen „Kaiser“ und „König Albert“ sowie dem Kleinen Kreuzer „Straßburg“ bestehende Division der Hochseeflotte auf einige Monate in südamerikanische und westafrikanische Häfen entsandt worden ist. Die Schiffe haben Anfang Dezember die Heimat verlassen und werden auf der langen Reise Gelegenheit haben, ihre technischen Einrichtungen und Seeeigenschaften einer Dauererprobung zu unterziehen.

Die Torpedoboots- und Unterseebootsstreitkräfte erhielten die planmäßigen Vermehrungen. Im ganzen stellte die Marine rund 6000 Mann mehr gegen das Vorjahr ein und zählt mit Jahresschluß rund 72 900 Mann an Kopfstärke.

Vom Stapel liefen die Linienschiffe „König“, „Großer Kurfürst“, „Markgraf“, die Großen Kreuzer „Derfflinger“ und „Lützow“ sowie der Kleine Kreuzer „Graudenz“.

Der Bestand an Schiffen auf den ausländischen Stationen ist der gleiche geblieben wie im Vorjahre. Zu bewaffnetem Einschreiten hatte nur S. M. S. „Emden“ Veranlassung, welches während der chinesischen Revolution das Feuer eines das deutsche Schiff beschießenden Forts und einer Abteilung Infanterie zum Schweigen brachte. Sonst fanden nur gelegentliche Landungen zum Schutze der Deutschen im Auslande statt, ohne daß von der Waffe Gebrauch gemacht werden mußte.

S. M. S. „Bremen“, bereits auf der Heimreise begriffen, mußte nach Mexiko zurückbeordert werden, dorthin gingen auch ein Kreuzer der chinesischen Station sowie zwei Schulschiffe.

Unser Pachtgebiet in Kiautschou hat sich weiterhin erfreulich entwickelt. Trotz der nun fast $1^1/_2$ Jahre dauernden Wirren in China haben Ein- und Ausfuhr sich auf dem Stande des Vorjahres halten können, in einzelnen Artikeln ist sogar eine Steigerung zu verzeichnen gewesen. Der Ausbau der Hochschule, welche besonders berufen erscheint, Pionierdienste für deutsche Kultur zu leisten, ist fortgeschritten; im letzten Halbjahr waren bereits 73 Schüler der Oberstufe — ungefähr dem Bildungsstande unserer deutschen Studierenden entsprechend — und 301 Schüler in der Unterstufe vorhanden. Eine Erweiterung der Bahnstrecken steht bevor, die ein ferneres Hineinwachsen des Schutzgebietes Kiautschou in das große chinesische Wirtschaftsgebiet begünstigen wird. Die Aufforstungsarbeiten, die das durch Raubbau verhältnismäßig waldarm gewordene China besonders interessierten, so daß viele Millionen von Pflänzlingen von der chinesischen Regierung in Tsingtau bestellt und unter Leitung abkommandierter deutscher Forstbeamten gesetzt wurden, haben einen Umfang angenommen, der eine Vermehrung des Aufsichtspersonals bedingt hat. Wegen seiner guten Verbindungen längs der chinesischen Küste und seiner besonders günstigen Lage hat Tsingtau weiterhin auch als internationales Seebad kräftige Fortschritte gemacht.

Verluste an Menschenleben durch Unglücksfälle, wie sie bei den Fährnissen der Seefahrt und dem oft gefahrvollen Dienst an Bord der Kriegschiffe sowie infolge von Tropenkrankheiten stets unvermeidlich sein werden, sind der Marine auch in diesem Jahre nicht erspart geblieben. 69 Offiziere und Mannschaften ließen beim Untergang des Torpedobootes „S 178“, 16 beim Untergang des Luftschiffes „L 1“ und 28 bei der Explosion des Luftschiffes „L 2“ ihr junges Leben. 1 Offizier, 1 Unteroffizier blieben mit dem von der Provinz Westpreußen geschenkten Flugzeug in der Danziger Bucht, 1 Offizier und 2 Mann kamen bei dem Kentern des Beibootes von „G 89“ in der Nordsee um. Auch der braven 7 Seeleute vom Hebefahrzeug „Unterelbe“, die, an der Unglücksstelle von „S 178“ beschäftigt, den Seemannstod erlitten, sei an dieser Stelle nochmals gedacht, wenn sie auch nicht der Kaiserlichen Marine angehörten. Auch sonst büßten eine Reihe von Angehörigen der Marine in Einzelfällen ihr Leben ein.

Weit über die Marine hinaus trauert das ganze Volk über diese im Dienste für des Reiches Wehr und ihrem Kaiser getreu bis in den Tod auf dem Felde der Ehre gebliebenen wackeren Söhne unseres deutschen Vaterlandes.

Die Marine darf wiederum auf ein arbeitsreiches Jahr zurückblicken; es ist naturgemäß, daß ihr schnelles Wachstum besonders schwere Anforderungen an Körper und Geist der ihr angehörenden Männer stellt, vom jüngsten bis zum ältesten. Dafür erfüllt sie aber mit Stolz das Bewußtsein, daß sie ihr Scherflein beitragen durfte zur Bereithaltung scharfer und kampfbereiter Waffen, deren ihr allerhöchster Kriegsherr zur Wahrung eines ehrenvollen Friedens so notwendig bedarf.

T. T.



England.

Allgemeines. Der Ausblick in das neue Jahr zeigt einen politischen Horizont, von dem sich viele dunklen Wolken verzogen haben, die das Heraufziehen des vergangenen Jahres umschatteten. Dank den vereinigten Bemühungen aller Großmächte, die durch den Leiter der englischen auswärtigen Politik, Sir Edward Grey, auf der Botschafterkonferenz in London in wirksamer Weise unterstützt wurden, ist es gelungen, den gefährlichen Brand auf dem Balkan auf seinen Herd zu beschränken und an dem endgültigen Abschluß des Friedens zwischen den Balkanvölkern mitzuarbeiten. So scheint die Hauptquelle der Gefahren für den europäischen Frieden verstopft zu sein. Damit sind selbst die Erwartungen der Optimisten unter den Politikern übertroffen; denn im letzten kritischen Jahr ist nicht nur der Friede unter den Großmächten erhalten geblieben, sondern dieses Jahr ist sogar der Anfang zu einer fühlbaren Entspannung unter den europäischen Großmächten geworden und hat unter anderm eine Besserung der deutsch-englischen Beziehungen gebracht. Diese Tatsache ist nicht nur von der gesamten Presse, sondern auch von verantwortlichen Regierungsstellen beider Länder mehrfach betont worden. Sie ist auch ein Beweis dafür, daß es Deutschland gelungen ist, durch unbeirrtes Festhalten an seinem Flottengesetz sich die Achtung und das Vertrauen zu sichern, das man nur dem zielbewußten Starken entgegenbringt, der das Maß seiner Kraftentfaltung nach eigenen Bedürfnissen bestimmt.

In dem Ententeverhältnis zu Frankreich ist keine bemerkenswerte Änderung eingetreten, doch sind die Stimmen verstummt, die die Entente in ein Bündnis umgewandelt wissen wollten. Eine kritischere Beurteilung aller in Betracht kommenden Umstände ist bemerkbar, die indessen an dem Wert des Verhältnisses beider Länder zueinander nichts ändert. England hat durch größere Kraftentfaltung im Mittelmeer seiner Absicht Ausdruck gegeben, daß es seine Machtstellung in diesem Gewässer selbst aufrechterhalten und die Verteidigung seiner Interessen nicht dem Ententegenossen übertragen will, wie dies namentlich von der französischen Presse erhofft wurde.

Inwieweit die Annäherung Spaniens an Frankreich von praktischer Bedeutung für die Stärkung des Dreiverbandes ist, ist in letzter Zeit häufig Gegenstand von Presseerörterungen gewesen; doch hat diese Annäherung anscheinend noch keine festen Formen angenommen. Englische Firmen sind nach wie vor mit dem Aufbau der spanischen Marine beschäftigt.

Zu Rußland unterhält England nach wie vor freundschaftliche Beziehungen. In der letzten Zeit hat auch das Verhältnis zu Österreich-Ungarn eine deutliche Förderung erfahren, so daß der politische Horizont überall einen freundlicheren Ausblick in die Zukunft gewährt.

Innerpolitisch steht die Frage der Einführung der Homerule in Irland noch immer im Vordergrund des Interesses. Im Unterhause wurde die Vorlage mit großer Mehrheit angenommen, im Oberhause dagegen ebenfalls mit großer Mehrheit abgelehnt. Die schweren Streikbewegungen in Irland, die zum Teil auf den Kampf um dieses Gesetz zurückzuführen sind, haben zu ernstlichen Ausschreitungen geführt und zeigen, daß die Regierung bis zur Regelung dieser Frage noch große Schwierigkeiten zu überwinden haben wird, wenn auch anzunehmen ist, daß die Bill Gesetz werden wird.

Auch sonst wurde das Wirtschaftsleben Englands durch zahlreiche kleinere und größere Streiks fast das ganze Jahr hindurch beunruhigt. Auch die Schiffbauindustrie blieb nicht unberührt davon. (Siehe unter Häfen, Werften).

— Marinepolitik. Der Etat des Jahres 1913/14 mit 944,71 Mill. ℳ war um 25,17 Mill. ℳ höher als der des Vorjahrs einschließlich Nachtragsetat*). Er wäre nach Angabe Mr. Churchills noch höher ausgefallen, wenn nicht die Überlastung der Schiffbauwerften dies verhindert hätte. Der Etat des kommenden Jahres wird wiederum laut Erklärung des Ersten Lords der Admiralität „wesentlich höher“ sein als der des letzten Jahres. Das Bauprogramm für 1913/14 umfaßte 5 (4) Großkampfschiffe, 8 (8) leichtgepanzerte Kreuzer, 16 (20) Zerstörer und eine Anzahl Unterseeboote und Hilfsfahrzeuge. Wie schon im Vorjahre war die Zahl der Unterseeboote nicht angegeben, damit nicht aus ihr und der geforderten Geldsumme auf Größe und Bauart der Fahrzeuge geschlossen werden kann. Die geringere Zahl an Zerstörerneubauten wird nach Äußerungen Mr. Churchills auch für die kommenden Etats beibehalten werden zugunsten einer Vermehrung an Kleinen Kreuzern und Unterseebooten. Für das Flugwesen wurden 17,5 Mill. ℳ gefordert. Die vielerörterte Frage des Maßstabes für den Ausbau der Seestreitkräfte ist einer bestimmten Lösung nicht näher gebracht worden. Die Erklärungen der Admiralität lassen dem Ausbau einen so weiten Spielraum, daß von einem bestimmten Kräfteverhältnis zu anderen Bauprogrammen nicht gesprochen werden kann. Der einstweilige Grundsatz: 60 v. H. Überlegenheit in Großkampfschiffen über die deutsche Flotte, ist praktisch aufgegeben. Denn die Erklärung Mr. Churchills, daß Schiffe, die von den Tochterländern geschenkt würden, als Zuschlag zu den 60 v. H.-Überschuß betrachtet werden müssen, daß mit dem fortschreitenden Veralten der Vordreadnoughts gegebenenfalls eine andere Formel gefunden werden müsse, sowie endlich, daß außerdem Rücksicht zu nehmen sei auf schnellere Entwickelung anderer Marinen und auf die „weltweiten Interessen“ des Britischen Reiches, läßt ja in der Aufstellung der Bauprogramme genügend weiten Spielraum. Ein englisches Fachblatt äußert sich hierzu in einer Betrachtung über das zweite Amtsjahr des Ersten Lords wie folgt: „In Wahrheit ist unser Kräftemaßstab jetzt so nebelhaft, daß man unmöglich sagen kann, wie viele Schiffe nach ihm nötig sind oder nötig werden“. Soviel steht aber jedenfalls fest, daß diese Erklärungen auf eine erhebliche Stärkung des bisherigen Kräfteüberschusses hinzielen.

Auch im vergangenen Jahre hat die Persönlichkeit Mr. Churchills der Marinepolitik ihren Stempel aufgedrückt. Das Vertrauen in seine Amtsführung hat in Marinekreisen anscheinend zugenommen, wenn auch vielleicht nach Äußerungen englischer Blätter die Beliebtheit Mr. Churchills im Lande nicht im Wachsen ist, da er der einen Partei zu wenig, der anderen zu viel zu fordern scheint. Auch im Jahre 1913 sind bedeutende Organisationsänderungen vorgenommen worden, wenn auch bei weitem nicht in dem Umfange wie 1912. Hier sollen nur die wichtigsten Änderungen kurz wiedergegeben werden.

---

*) Mr. Churchill hat auch für das laufende Rechnungsjahr 1913/14 noch einen Nachtragsetat in Aussicht gestellt, dessen wahrscheinliche Höhe von einer Fachzeitschrift auf rund 80 Mill. ℳ angegeben wurde.



1. Verstärkung der schwimmenden Streitkräfte im Auslande, namentlich im Mittelmeer durch Hinzutritt von 3 „Invincibles“ (später 4) und Ersatz älterer Schiffe durch neuere; Verlegung des IV. Kreuzergeschwaders nach den Bermudas.
2. Plan der Bildung eines „Reichsgeschwaders“ mit Gibraltar als Stützpunkt.
3. Verstärkung der Schiffszahl der II. und III. Flotte. (V. Geschwader besteht jetzt aus 8, VI. Geschwader aus 5, VII. Geschwader aus 8 und VIII. Geschwader aus 6 Linienschiffen).
4. Neueinteilung der Kreuzer in „Schlachtkreuzer“, „Kreuzer“ und „Kleine Kreuzer“.
5. Neubildung von 2 Geschwadern aus Kleinen Kreuzern.
6. Neubildung des Schulschiffgeschwaders aus 8 Schiffen mit Stützpunkt Queenstown.
7. Schaffung des Departements für Flugwesen.
8. Anlage von 6 Flugstützpunkten an der Ostküste und im Kanal.
9. Einstellung von supplementary lieutenants, Zulassung von Schülern höherer Lehranstalten zum unmittelbaren Eintritt in die Seeoffizierlaufbahn, Auswahl von Unteroffizieren und Deckoffizieren zur Offizierlaufbahn, um dem gegenwärtigen Mangel an jüngeren Offizieren abzuhelfen.
10. Maßnahmen zur Besserstellung von Mannschaften und Arbeitern auf den Regierungswerften.
11. Armierung von Handelsdampfern.

Besondere Marinemissionen wurden entsandt nach Australien, Griechenland und China.

— **Kolonialmarinen.** Die Beteiligung der Tochterländer an dem Ausbau der Reichsmarine hat nicht zu den schnellen Erfolgen geführt, die anfangs erwartet werden konnten. Die kanadische Flottenvorlage ist im Senat zu Fall gebracht worden. Ob die erneute Einbringung ein anderes Ergebnis zeitigen wird, ist noch ungewiß. Von der erhofften Beteiligung Indiens nach dem Beispiel der malaiischen Staaten und Neuseelands verlautet nichts mehr. Auch die südafrikanische Union hat keine Änderung ihrer bisherigen Politik in dieser Frage vorgenommen. Australien hat den Ausbau seiner eigenen Marine tatkräftig weiter gefördert und hat jetzt seinen Schiffsbestand durch den wertvollen Zuwachs des Schlachtkreuzers „Australia“ verstärken können. Ganz allgemein tritt bei allen Tochterländern ein stärkeres Bestreben als früher nach Schaffung von eigenen Marinen hervor und nachdrückliche Forderung auf Anteilnahme an der auswärtigen Politik des Reiches, zum Teil dadurch veranlaßt, daß sich die englische Admiralität nicht imstande sah, ihren Versprechungen vom Jahre 1909 auf besseren Schutz des Stillen Ozeans nachzukommen. Selbst Neuseeland, das bisher in uneigennütziger Weise die englische Marinepolitik unterstützte, will nunmehr zur Gründung einer eigenen Marine schreiten, weil England nicht sein Versprechen erfüllt habe, einen Kreuzer vom „Bristol“-Typ in neuseeländischen Gewässern zu stationieren. Auch der Plan der Bildung des Reichsgeschwaders mit dem Stützpunkt Gibraltar hat bei Neuseeland keine Billigung gefunden, da diese Basis weitab von den Kolonien läge. Dennoch würde es ein Trugschluß sein, an eine ernsthafte Lockerung des Zusammenhaltes von Mutterland und Tochterländern zu glauben. Die Regierung wird allerdings nicht umhin können, den Tochterländern größere Zugeständnisse zu machen als bisher.

— **Veränderungen im Schiffsbestande.** Fertigstellungen und Stapelläufe siehe Liste. Auch in diesem Jahre sind, durch Streiks und Überlastung der Privatwerften veranlaßt, zum Teil erhebliche Bauverzögerungen in der Fertigstellung der Neubauten vorgekommen. Der Bau des größten Teils der Schiffsneubauten des Etats 1913/14 wurden Mitte August vergeben, die Zerstörer also etwa 5 Monate später als im Vorjahre. Ob sich die beabsichtigte Baubeschleunigung der

3 auf Privatwerften zu bauenden Linienschiffe durchführen lassen wird, erscheint zweifelhaft, da bisher erst zwei Linienschiffe — November — auf Stapel gelegt wurden.

Bemerkenswert ist die Einführung reiner Ölfeuerung auf den Großkampfschiffen des Etats 1912/13 und deren hohe Geschwindigkeit von etwa 25 kn. Die Linienschiffe von 1913/14 erhalten indessen wieder gemischte Feuerung. Die Zahl der Torpedorohre auf den neuesten Großkampfschiffen ist möglicherweise stark vermehrt. 4 Doppelrohre, also 8 Rohre, gegen 5 oder 3 Rohre früherer Typen. Über die Erfolge des mit Verbrennungsmotoren ausgerüsteten Versuchszerstörers verlautet auffallenderweise fast nichts. Die Heizöldampfer des letzten Bauprogramms erhalten sämtlich Verbrennungsmotoren.

— Personal. Besondere Sorgfalt hat die Admiralität in diesem Jahre der wichtigen Frage des Offiziersersatzes angedeihen lassen, um möglichst schnell dem fühlbaren Mangel an jüngeren Offizieren abzuhelfen, und der Besserstellung der Mannschaften, um den großen Personalbedarf decken zu können. Zu diesen Maßnahmen sind zu rechnen:

Übernahme von 40 Offizieranwärtern unmittelbar aus höheren Schulen; sie haben einen besonderen Ausbildungsgang durchzumachen; Einstellung von supplementary lieutenants aus Offizieren der Royal Naval Reserve, die bisher zur Übernahme von 51 Offizieren geführt hat; im ganzen sollen 100 bis 120 übernommen werden. Ernennung von bisher 39 Unteroffizieren und Deckoffizieren als mates zu Offizieranwärtern. Der Prüfungsausschuß für das jetzige System der Ausbildung des Offiziersersatzes hat seine Arbeiten beendet. Im ganzen ist an diesem System festgehalten worden, doch ist damit noch nicht gesagt, daß es unter allen Umständen beibehalten werden wird. Besonders wird hierfür entscheidend sein, ob sich genügend Ersatz für die Ingenieurlaufbahn finden wird. Von den ersten 100 Leutnants des neuen Systems haben sich 17 für diese Laufbahn gemeldet.

Einzelne Mannschaftsklassen erhielten weitere Löhnungsaufbesserungen. Auch sonst wurden weitere Vergünstigungen gewährt, wie Ziviltragen auf Urlaub in gewissem Umfange, freie Urlaubsreisen u. a. mehr.

Die Personalvermehrung betrug 5000 Stellen gegenüber 3500 im Vorjahre. Die Rekrutierungsergebnisse waren günstig und genügten dem Bedarf.

— Tätigkeit der schwimmenden Streitkräfte. Die Dislokationsveränderungen sind unter „Marinepolitik" besprochen. Die Übungen der Schiffe und Verbände fanden in der üblichen Weise statt. Während der Balkanwirren befand sich das III. Geschwader im Mittelmeer. Gegen Schluß des Jahres wurden größere Flottenteile zu einer Kreuzfahrt und Abhaltung von Übungen mit den übrigen Mittelmeerstreitkräften ins Mittelmeer entsandt. Der Anlage der großen Sommermanöver lag ähnlich wie im Vorjahre die Darstellung überraschender Einbrüche zugrunde. Die im allgemeinen durchgeführte Dislokation der Schiffsverbände und leichten Streitkräfte war so, daß die Linienschiffsgeschwader hauptsächlich von Häfen des Kanals und der Westküste ihre Einzelübungen durchführten, während die leichteren Streitkräfte in der Regel an der Ostküste stationiert waren.

Die Nachrichten über taktische Übungen sind sehr spärlich. Häufig gelangte der Kampf einer an Zahl unterlegenen Flotte gegen eine weit stärkere zur Darstellung. Weiterhin befaßte man sich mit der Aufstellung und dem Zusammenwirken schneller Verbände mit dem Gros und Torpedobootstagangriffen. Die Unterseeboote bewährten sich weiter, namentlich im Manöver, und ihre Verwendung läßt auf beabsichtigte Offensivunternehmungen schließen.



Von Unfällen sind, abgesehen von leichteren Torpedobootszusammenstößen, zu erwähnen: Untergang des Unterseebootes „C 14". Zusammenstöße zwischen Linienschiffen „Orion" und „Revenge", Linienschiff „Hercules" und englischem Dampfer, Panzerkreuzer „King Alfred" und spanischem Dampfer „Umbe", der sank, und „Natal" und einer Bark; Kleinem Kreuzer „Weymouth" und russischem Dampfer, Kleinem Kreuzer „Dido" und dem vor Anker liegenden Panzerkreuzer „Berwick", Linienschiff „Prince of Wales" und Unterseeboot „C 42", Unterseeboot „A 6" und einem Torpedoboot. Schwere Beschädigungen bei Zusammenstößen erlitten die Zerstörer „Hydra", „Mermaid", „Kangaroo", „Expreß", „Quail", „Lively", „Arab", „Jackal". Auf Grund gerieten: Die Panzerkreuzer „Argyll" und „Natal", Kleiner Kreuzer „Bristol", Zerstörer „Beaver" und „Nereide". Feuer brach aus auf den Linienschiffen „Exmouth" und „Lord Nelson". Der Kleine Kreuzer „Perseus" verlor einen detachierten Kutter mit Mannschaften im Persischen Golf. Auf dem Schießplatz in „Shoeburyneß" wurde infolge zu starker Ladung der Verschluß eines neuen Geschützes herausgeschleudert, wobei Verluste an Menschenleben zu beklagen waren.

— Artillerie. Die wesentlichste Neuerung ist die Kalibersteigerung der schweren Geschütze auf 38,1 cm von den Neubauten des Etats 1912/13 ab. Neue Luftabwehrgeschütze sind durchkonstruiert und gelangen auf den neuesten Linienschiffen und an besonders bedrohten Punkten der Küste zur Aufstellung. Versuche mit Granaten mit hochexplosiblen Sprengfüllungen wurden fortgesetzt. Ein weiterer bedeutsamer Zug ist die Verbesserung der Feuerleitungsanlagen auf den größeren Schiffen. Der vielgerühmte firing director scheint indessen noch nicht völlig frontreif zu sein. Entfernungsmeßapparate mit etwa 9 m Basis sollen von der Firma Barr & Stroud konstruiert sein. Die Ergebnisse der Schießübungen lassen wegen Fehlens wichtiger Angaben einen Vergleich mit früheren Jahren nicht zu. Im allgemeinen fanden die Schießen diesmal unter günstigen Wetterbedingungen statt, u. a. wurden Zielschiffsschießen auf das alte Linienschiff „Empreß of India" abgehalten, das vor Abschluß der Versuche auf großer Wassertiefe sank.

— Torpedo- und Unterseebootswesen. Der Ausbau ist planmäßig fortgeschritten, ohne daß ein besonderer Sprung zu verzeichnen wäre. Ihrer Verwendung nach scheint eine Trennung der Unterseebootstypen in Offensiv- und Küstenverteidigungsunterseeboote beabsichtigt zu sein. Die neuen Unterseeboote der „F"-Klasse sollen bereits mehr als 1000 t Deplacement erhalten bei einer Überwassergeschwindigkeit von 20 kn.

— FT-Wesen. Nach langen Debatten ist der Marconi-Vertrag mit geringen Abänderungen angenommen worden, so daß mit dem Ausbau des englischen Welt-FT-Netzes begonnen werden konnte. Die Marconi-Gesellschaft hat ferner die bekannten Goldschmidt-Patente angekauft und damit das Recht erworben, überall außer in Deutschland und dessen Kolonien Stationen nach dem Goldschmidt-System zu errichten.

— Luftfahrt. Der Wert, den die englische Admiralität der Luftfahrt beimißt, erhellt aus der Äußerung des Ersten Lords, daß England auch in der Luft dieselbe Vormachtstellung gewinnen müsse wie zur See. Dementsprechend wurde mit Eifer und unter Bereitstellung bedeutender Summen an dem Ausbau dieses neuen Kriegsmittels gearbeitet. Die Erfolge sind namentlich auf dem Gebiet des Wasserfluges in die Augen springend. Zwei Typen Wasserflugzeuge wurden entwickelt, ein größerer Typ mit etwa 4 Mann Besatzung und 240 PS, ein kleinerer mit 2 Mann Besatzung und 100 PS. Flugstationen sind errichtet und fertig in Cromarty, Firth of Forth, Yarmouth, Harwich, auf der Isle of Grain und in Calshot. Zahlreiche weitere sind geplant. Zur Zeit besitzt die englische Marine etwa 80 bis 90 Flug-

zeuge und die dementsprechende Anzahl ausgebildeter Flieger. Der Kreuzer „Hermes“ wurde als seegehendes Mutterschiff für Flugzeuge eingerichtet.

Das vergangene Jahr hat auch den Anfang einer Luftschiffflotte gebracht. Ein „Parseval“- und ein „Astra Torres“-Luftschiff wurden von der Marine angekauft und übernommen. Möglichenfalls werden binnen kurzem die Armeeluftschiffe sämtlich von der Marineverwaltung übernommen werden. Nach einer Erklärung des Ersten Lords sollen auch 2 starre Luftschiffe größter Abmessung neben 6 kleineren desselben Typs in Auftrag gegeben sein. Die Firmen Vickers und Armstrong bauen Luftschiffwerften. Die erste Luftschiffhalle für 2 Luftschiffe bis zu einer Länge von 160 m ist am Medway im Bau. Der künftige Etat wird 20 Mill. *M* für das Luftwesen fordern.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Die Arbeiten in Rosyth sind so schnell fortgeschritten, daß man im Bedarfsfalle schon jetzt den Unterseebootshafen benutzen könnte. Zwei große Trockendocks sind fast fertig, das dritte ist angefangen. Die Hafeneinfahrt wird bis auf 18 m bei Hochwasser ausgebaggert. Hier und im Cromarty Firth sind besonders große Öl- und Kohlendepots geplant. Mit dem Bau starker Verteidigungswerke im Firth of Forth wurde begonnen. Das große Medway-Schwimmdock wird nach Cromarty verlegt. Ein weiteres großes Schwimmdock wurde in Portsmouth stationiert, wo auch ein weiteres großes Trockendock fertiggestellt wurde. Durch Anlage zahlreicher Öllager suchte die Admiralität den gesteigerten Anforderungen gerecht zu werden, die die Einführung der Ölfeuerung auf zahlreichen Schiffen stellt und künftig noch in verstärktem Maße stellen wird.

Die Tätigkeit der Werften war dauernd stark angespannt. Überall mußte zur Überstundenarbeit geschritten werden und zur Erhöhung der Arbeiterzahl, um der Überlastung mit Bauaufträgen zu begegnen. Größere und kleinere Streiks waren teilweise die Folge der Überstundenarbeit und sind nicht ohne Rückwirkung auf die rechtzeitige Fertigstellung der Neubauten geblieben. Die Zahl der Werftarbeiter auf den Regierungswerften stieg in Portsmouth bis auf 15 000, in Devonport bis auf 14 000, eine bisher nie erreichte Zahl. Die Lohnbewegungen führten zu erheblichen Zugeständnissen der Admiralität an die Arbeiter.

Wie alljährlich wurden die Verteidigungsanlagen der Häfen Erprobungen unterworfen, u. a. wurden die Balkensperren erprobt.

— Heerwesen. Eine Bewegung zugunsten einer Reorganisation des Heerwesens setzte im ganzen Lande unter Führung von Lord Roberts ein. Die Regierung erklärte jedoch, von dem bisherigen System der Territorialarmee nicht abgehen zu wollen. Nach dem Heeresbudget für 1913/14 wurden die Kopfstärken der Armee in der Heimat und in den Kolonien (außer Indien) auf 185 600 Mann festgesetzt, ihre Gesamtausgaben auf 575,7 Mill. *M*.

Sa.



Vereinigte Staaten von Amerika.

Zwei äußere Konflikte geben dem Jahre 1913 auch für die Vereinigten Staaten das Gepräge eines politisch bewegten Jahres. Im Anfang des Jahres hielt die Spannung mit Japan die Gemüter in Erregung, die durch das Gesetz des Staates Kalifornien entstanden war, welches Ausländern den Landerwerb verbot. Sie löste sich durch das Nachgeben Japans. Von da an lenkte das Verhältnis der Vereinigten Staaten zu Mexiko die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich. Nach Vertreibung des energischen Präsidenten Diaz war der von den Vereinigten Staaten begünstigte Madero nach kurzer Herrschaft ermordet worden. Seinem Nachfolger Huerta ver-

weigerten die Vereinigten Staaten die Anerkennung. Huertas Hartnäckigkeit zwang die Regierung zur Mobilisierung einer Division an der mexikanischen Grenze und zur Entsendung von Kriegschiffen nach den mexikanischen Häfen. Es ist noch nicht abzusehen, ob die sich immer mehr zuspitzende Lage eine friedliche Lösung finden oder ob die Regierung der Vereinigten Staaten sich zu einem militärischen Eingreifen entschließen wird.

Auch in der inneren Politik ist das Jahr 1913 an Ereignissen reich gewesen. Am 4. März ist zum ersten Male seit 16 Jahren die demokratische Partei zur Regierung gelangt. Sie setzte eine Anzahl von Reformen auf ihr Programm, von denen die Zollreform bereits durchgeführt, die Währungsreform noch im Werden begriffen ist. An die Stelle des erfolgreichen Marinesekretärs Meyer trat der bisherige Redakteur Josephus Daniels. Obwohl er sich mit großer Hingabe in sein neues Amt eingearbeitet und durch Teilnahme an Übungen und Besichtigungsreisen sein Interesse bekundet hat, ist doch mancher Widerspruch, zwar nicht gegen seine Person, aber doch gegen seine Politik, aus der Marine laut geworden. Besonders sind seine Personalpolitik und die Einführung des Schulunterrichts in der Marine kritisiert worden. Wenn auch anerkannt wird, daß der Schulerlaß geeignet ist, die Marine volkstümlich zu machen und die Anwerbung zu fördern, so wird doch anderseits betont, daß die Schlagfertigkeit der Flotte das einzige Ziel der Ausbildung sein muß. In der Presse ist dem Marinesekretär auch vorgeworfen worden, daß er ein ihm vom Volke anvertrautes Amt zur Verwirklichung seiner demokratischen, volksbeglückenden Ideen ausnütze.

Als Ziel seiner Marinepolitik hat Sekretär Daniels den gleichmäßigen Ausbau der Marinestationen und Werften beider Küsten angegeben. Der Ausbau an der Westküste soll in dem Maße vor sich gehen, wie der Panamakanal fertig wird. Nach seiner Eröffnung sollen auch die Atlantische und Pazifische Flotte gleich stark gemacht werden. Die Frage der Schaffung einer großen Marinewerft an der Ostküste unter Aufgabe einiger kleinerer Werften des Südens ist noch nicht geklärt.

Der am 4. März bewilligte Marineetat für das Rechnungsjahr 1913/14 betrug 583,96 Mill. *M*, das sind 66,29 Mill. *M* mehr als im Vorjahre. An Neubauten wurden bewilligt: 1 Linienschiff, 6 Zerstörer, 4 Unterseeboote, 1 Vorratsschiff und 1 Transportschiff. Für das Jahr 1914 schlägt der Marinesekretär, wie auch für 1913, ein Bauprogramm von 2 Linienschiffen vor. Von dem Jahre 1895 an bis 1911 wurden jährlich im Durchschnitt 2 Linienschiffe bewilligt (genau 33 in 17 Jahren), erst in den letzten beiden Jahren wurde nur je 1 Linienschiff in Bau gegeben.

Die Seestreitkräfte erhielten eine Verstärkung durch Indienststellung des 27 000 t-Linienschiffs „Texas"; die Zahl der Schiffe wurde aber nicht vermehrt, da zum ersten Male die Besatzung eines in Dienst befindlichen Schiffes, „Idaho", auf den Neubau überging, während dieses der Reserveflotte zugeteilt wurde. In gleicher Weise wird auch die Indienststellung des Linienschiffes „New York" vor sich gehen. Zur Bereitstellung von Personal für die acht 1000 t-Zerstörer des Bauprogramms 1911 sind sechs 750 t-Boote der Atlantischen Flotte außer Dienst gestellt worden. Bis jetzt sind die drei 1000 t-Boote, „Cassin", „Duncan" und „Cummings" in Dienst gestellt.

Die Einteilung der Verbände ist nicht geändert worden. Das gänzliche Fehlen von Kreuzern bei der Atlantischen Flotte bildet noch immer die auffallendste Erscheinung in der amerikanischen Marine, da eine Aufklärung durch Zerstörer wegen der großen Ausdehnung der amerikanischen Küste unzureichend bleiben muß. Die Schießübungen des Jahres sind von der Atlantischen Flotte mit Ausnahme der 2. Division planmäßig abgehalten worden. Die Bedingungen sollen kriegsmäßiger gewesen sein als in den Vorjahren. Nach den Glückwünschen des

Marinesekretärs und des Flottenchefs waren die Ergebnisse gut. Die 2. Division liegt seit Anfang des Jahres in den mexikanischen Gewässern und hat infolgedessen ihr Jahresprogramm nur zum Teil erledigen können. Anfang November wurde auch noch die 3. Division dorthin entsandt. Die 1. und 4. Division haben Ende Oktober eine Kreuzfahrt nach dem Mittelmeer unternommen, die den Zweck hatte, die Anwerbung zu fördern und der Flotte eine Erholung zu bieten. Außerdem sollte in dem von Geschwadern aller großen Nationen besuchten Mittelmeer die Flagge gezeigt werden.

Die Marine-Rangliste für 1913 führt 1707 Seeoffiziere auf, davon 24 Kontreadmirale. Die Verhandlungen über das Personalgesetz, das im Jahre 1912 vom Kongreß abgelehnt und im Jahre 1913 in veränderter Fassung wieder vorgelegt worden war, haben nur langsame Fortschritte gemacht. Wegen der großen Meinungsverschiedenheiten im Kongreß und auch in der Marine hatte die Marinekommission des Repräsentantenhauses beschlossen, die Ansichten der Front zu hören, und zu diesem Zweck 75 Offiziere, die sich freiwillig dazu erboten hatten, zur Einreichung ihrer Vorschläge aufgefordert. Da nur wenige Offiziere dieser Aufforderung nachkamen und da ferner die Marinekommission der Angelegenheit wenig Interesse entgegenbrachte und bei den Sitzungen mehrmals nicht beschlußfähig war, ist die Vorlage auch im Jahre 1913 nicht Gesetz geworden, obwohl die drohende Überalterung des Offizierkorps eine Abhilfe erforderlich macht.

Die Marineverwaltung hat die reine Ölfeuerung, die mit den 750 t-Zerstörern des Bauprogramms 1908 („Paulding"-Serie) und den Linienschiffen „Nevada" und „Oklahoma" (Bauprogramm 1911) eingeführt wurde, bei allen Neubauten beibehalten.

Das Bestreben, die Turbinen sparsamer und manövrierfähiger zu machen und ihre Havarien zu beschränken, hat zur Erprobung von Turbinenübertragungen auf den Flottenkohlendampfern „Jupiter" und „Neptune" geführt. Der erste hat eine elektrische Übertragung, der letztere die mechanische Westinghouse-Übertragung. Beide sollen befriedigende Ergebnisse gehabt haben. „Pennsylvania" soll als erstes Linienschiff eine Turbinenübertragung erhalten.

Um sich im Bau von Großmotoren vom Auslande allmählich unabhängig zu machen, läßt die Marine die beiden Dieselmaschinen für den Flottenöldampfer „Maumee" auf der Staatswerft New York bauen.

Da das im Jahre 1913 bewilligte Linienschiff „Nr. 39" dieselbe Armierung erhalten soll wie die „Pennsylvania", scheint die Marineverwaltung am Drillingturm festzuhalten. Auch die Gittermasten werden vorläufig beibehalten.

Die Torpedovorräte werden im Jahre 1914 erheblich verstärkt werden, da im März 375 Stück 53 cm-Torpedos bei Whitehead in Weymouth mit einjähriger Lieferzeit bestellt worden sind. Außerdem ist im Kongreß infolge der Enthüllungen des Kapitäns zur See Sims über den Mangel an Torpedos eine Vergrößerung der Torpedowerkstatt in Newport beantragt worden, die ihre Leistungsfähigkeit verdoppeln soll.

Die Marinefliegerabteilung ist weiter ausgebaut worden. Bei den Manövern vor Guantanamo haben die Flieger im Aufklärungdienst praktische Erfolge gehabt. Glenn Curtiß versorgt die Marine mit brauchbaren Wasserflugzeugen und Flugbooten.

Im Laufe des vergangenen Jahres haben sich folgende Unglücksfälle ereignet:

Februar: Linienschiff „New Hampshire": Verlust eines Wellenbockes.
" : " „Arkansas": Grundberührung, leichte Beschädigung.
April: Unterseeboot „F 4": desgl.
Juni: " „C 5": Zusammenstoß mit Dampfer, Dampfer gesunken.
" : Fort Moultrie: Herausfliegen eines 6,7 cm-Verschlusses, 2 Mann getötet.
Juli: Torpedoboot „Stewart": Zylinderexplosion, 2 Mann getötet.
September: " „Craven": Kesselexplosion, 4 Mann getötet.

Der **Panamakanal** ist im vergangenen Jahre seiner Fertigstellung ein bedeutendes Stück näher gekommen. Im Mai wurde der Damm südlich der Miraflores-Schleusen gesprengt. Am 1. Juli waren die Betonbauten aller sechs Schleusen fertiggestellt, so daß man die Tore der Gatun-Schleusen schließen und die Auffüllung des Gatun-Sees beginnen konnte. Am 10. Oktober wurde der Gamboa-Deich gesprengt, wodurch das Wasser aus dem Gatun-See in den Culebra-Einschnitt gelassen wurde. Nunmehr ist der Kanal in seiner ganzen Länge mit Wasser gefüllt, wenn auch an einigen Stellen die Tiefe erst wenige Meter beträgt. Ein kleines Fahrzeug hat bereits den Kanal durchfahren. Trotzdem bleiben noch erhebliche Baggerungen und Uferbefestigungen zu bewältigen, bis der Kanal für große Schiffe passierbar wird. Die starken Erdrutsche am Culebra-Einschnitt im Februar, März und November haben die Arbeit wieder auf Monate hinaus zurückgeworfen, und es scheint zweifelhaft, ob die Eröffnung an dem in Aussicht genommenen Zeitpunkt, am 1. Januar 1915, wird stattfinden können.

v. Selchow.



Frankreich.

Gleich zu Anfang des Jahres trat der Marineminister M. Delcassé von seinem Amt zurück, als die Wahl M. Poincarés zum Präsidenten eine Neubildung des Kabinetts erforderlich machte. In Marinekreisen sah man M. Delcassé nur ungern scheiden, da sich die Marine unter seiner Leitung vielversprechend entwickelt hatte. Man darf allerdings nicht vergessen, daß M. Delcassé in dem Vizeadmiral Boué de Lapeyrère einen Vorgänger im Amte gehabt hatte, der, unterstützt durch reiche Fachkenntnisse, die Reorganisation bereits großzügig in die Wege geleitet hatte.

Der neue Marineminister, M. Baudin, war in dem Kabinett Waldeck-Rousseau Minister der öffentlichen Arbeiten gewesen. Später hatte er als Präsident des französischen Flottenvereins reges Interesse für die Marine an den Tag gelegt. Er hat es verstanden, in kurzer Zeit das Zutrauen der Marinekreise zu gewinnen, und die in fast einjähriger Amtszeit getroffenen Maßnahmen und Verordnungen lassen erkennen, daß dieser Ministerwechsel den Entwicklungsgang der französischen Marine nicht ungünstig beeinflußt hat. Man bedauert deshalb allgemein in Marinekreisen, daß mit dem im Dezember erfolgten Sturz des Kabinetts Barthou auch der Marineminister Baudin von seinem Amt zurückgetreten ist.

M. Baudin hat im Parlament die Interessen der Marine mit Nachdruck und Sachkenntnis zu vertreten gewußt. Die Stimmung in den Kammer- und Senatsverhandlungen war im allgemeinen marinefreundlich. Die mit Spannung erwartete Interpellation über die Pulverfrage verlor an Bedeutung, da man den neuen Marineminister nicht für Unfälle verantwortlich machen konnte, die sich unter seinem Vorgänger ereignet hatten; die Beratung der Lanessanschen Flottennovelle wurde bis auf weiteres hinausgeschoben.

Die im Novemberheft ausführlich besprochene Neuorganisation der I. Armée navale ist als eine der Hauptmaßnahmen des letzten Jahres zu bezeichnen, da sie die Schlagfertigkeit der französischen Flotte wesentlich gesteigert hat, allerdings unter Verzicht auf eine schnelle Kriegsbereitschaft verschiedener alter Linienschiffe.

Der Personalmangel, der in diesem Jahre ganz besonders empfindlich in die Erscheinung getreten ist, hat zum Teil mit zu dieser Maßnahme gedrängt. Die Vergrößerung des Offizierkorps und der Mannschaftsstärke hat nicht gleichen Schritt gehalten mit dem schnellen Ausbau der Flotte während der letzten Jahre. Immer

wieder wurde die Beratung des Marinerekrutierungsgesetzes durch die gesetzgebenden Körperschaften hinausgeschoben, und so blieb der tatsächliche Personalbestand gegen den augenblicklichen Bedarf stark zurück. Die Wiedereinführung der dreijährigen Dienstzeit wird sich für die Marine erst vom Jahre 1916 ab fühlbar machen, da das Gesetz keine rückwirkende Kraft hat. Der von der Armee an die Marine aushilfsweise überwiesene Landersatz muß erst vom Jahre 1914 ab drei Jahre unter den Fahnen bleiben. Im vergangenen Jahre wurden 4000 Mann des Landersatzes in die Marine eingestellt. Durch Gesetzesvorschläge, welche eine allgemeine Besserstellung herbeiführen sollen, suchte der Marineminister dem Personalmangel abzuhelfen, und zum Teil scheint der Erfolg auch nicht auszubleiben.

Die Ausbildung der Hochseestreitkräfte wurde gegen das Vorjahr wesentlich gefördert, da die Unsicherheit des Pulvers anscheinend überwunden ist, und die Schießübungen wieder in vollem Umfange abgehalten werden konnten. Trotz erheblicher Vergrößerung der Anfangsentfernung und Erschwerung der Schießaufgaben sollen in jeder Weise zufriedenstellende Ergebnisse erzielt worden sein, so daß von einer mangelnden Kriegsbereitschaft der französischen Flotte wegen der Pulverfrage keine Rede mehr sein kann. Die schwere Artillerie der Flotte ist jetzt mit neuem Pulver ausgerüstet, das den Anforderungen zu entsprechen scheint. Für die Nebenartillerie sowie als Reserve an Land konnten noch keine neuen Vorräte fertiggestellt werden.

Der Flottenchef Vizeadmiral Boué de Lapeyrère wurde entgegen der allgemeinen Bestimmung für ein drittes Jahr in seiner Stellung belassen. Die französische Regierung wollte ihm hiermit ihre Anerkennung für die in den beiden letzten Jahren erzielten Erfolge bei der Flottenführung ausdrücken. Auch in diesem Jahre wurden die Schiffe in fast vierwöchiger Manöverzeit mit den zu erwartenden Verhältnissen des Krieges vertraut gemacht. Offiziere, Besatzungen und Schiffsmaterial zeigten sich den gestellten Anforderungen gewachsen (vgl. August- u. Septemberheft).

Die Unterstellung der Zerstörer und Unterseeboote unter die Hochseestreitkräfte hat sich gut bewährt. Die Boote hatten mehr als früher Gelegenheit zu Angriffsübungen und zu gemeinsamem Arbeiten mit den Schiffen. Als wesentlicher Fortschritt gegen die früheren Jahre ist es zu bezeichnen, daß die Zerstörer bei den Nachtübungen fast ausnahmslos abgeblendet fuhren, allerdings hatten die gegen die Zerstörer manövrierenden Schiffe meistens Positionslaternen gesetzt.

Die von Frankreich als „Hochsee-Unterseeboote" bezeichneten 400 t-Unterseeboote haben bewiesen, daß sie diesen Namen nicht zu Unrecht tragen. Verschiedentlich haben sie bis zu 100 sm von ihrer Basis entfernt, erfolgreiche Angriffe gegen die Linienschiffe ausgeführt. Erfahrungen mit den neuen 1000 t-Unterseebooten wurden noch nicht gesammelt, da die Motoren nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnten.

Auf den Staats- und Privatwerften herrschte auch im letzten Jahre wieder eine rege, durch keine Streiks unterbrochene Bautätigkeit. Die Werften suchten sich gegenseitig in der Schnelligkeit ihrer Arbeit zu überbieten. Gegen früher ist daher eine wesentliche Beschleunigung des Bautempos eingetreten. Die Linienschiffe „Jean Bart" und „Courbet" konnten bereits $2^1/_2$ Jahre nach der Kiellegung die Probefahrten aufnehmen; Näheres ergibt die Liste S. 64. Der Bau von zwei Linienschiffen vom Etat 1913 wurde im Frühjahr begonnen, zwei Linienschiffe vom Etat 1914 wurden schon im Herbst 1913 auf Stapel gelegt.

Mit „Jean Bart" und „Courbet" sind die ersten Großkampfschiffe in die französische Flotte eingereiht worden. Die Probefahrten dieser beiden Schiffe sind zufriedenstellend verlaufen, sie haben mit 21,5 bis 21,7 kn die verlangte Höchstgeschwindigkeit (20 kn) überschritten.

Der Mangel an Kreuzern trat in den diesjährigen Manövern besonders in die Erscheinung, und man ist fest entschlossen, sobald wie möglich Abhilfe zu schaffen. Bestimmte Pläne scheinen noch nicht gefaßt zu sein, man spricht von 6000 t-Kreuzern mit hoher Geschwindigkeit und einer Armierung von zehn 14 cm-K.

Von organisatorischen Maßnahmen des letzten Jahres ist die Neubildung des Conseil supérieur (Februarheft) und die Schaffung des Admiralitätsrates (Oktoberheft) zu erwähnen; ferner der Beschluß, daß ein Teil der Küstenbefestigungen vom 1. April 1914 ab nicht mehr von der Armee, sondern von der Marine zu besetzen ist.

Hervorgehoben werden muß noch das Bestreben, die leichten Streitkräfte von der Westküste nach dem Norden hin zu konzentrieren. Zwei Zerstörerflottillen wurden von Brest nach Cherbourg verlegt, und sämtliche Hafenverteidigungsboote von Lorient und Rochefort sind auf die Häfen der Kanalküste verteilt worden.

Der stete Kräftezuwachs im Mittelmeer und die damit verbundene Vermehrung der Anforderungen an die Toulоner Werft haben zum Ausbau der Werftanlagen in Biserta geführt. Biserta wurde Sitz eines neugeschaffenen Stationskommandos, welches die Gebiete der nordafrikanischen Küste umfaßt.

Im Marineflugwesen sind keine nennenswerten Fortschritte zu verzeichnen. Trotz zweier großzügig angelegter Wasserflugzeug-Wettbewerbe in Monaco und Deauville verfügt die französische Marine noch nicht über Wasserflugzeuge, die den zu stellenden Anforderungen gerecht werden.

Von so schweren Unglücksfällen wie in früheren Jahren blieb die französische Marine — bis auf die Geschützexplosion auf „Danton" — im Jahre 1913 verschont.

Militärpolitisch hat die Flotte sich verschiedentlich betätigt. Die während der Balkanwirren im Winter 1912 nach der Levante entsandte Kreuzerdivision wurde im Sommer 1913 zurückgezogen. Im Oktober ging das I. Geschwader nach Spanien, um dem Besuch des Präsidenten M. Poincaré am Madrider Königshof nach außen hin erhöhte Bedeutung beizulegen. Die im November und Dezember ausgeführte Kreuzfahrt des I. Geschwaders im östlichen Mittelmeer sollte zur Hebung und Festigung des französischen Ansehens in Syrien und bei den Balkanstaaten dienen. „Condé" wurde zur Wahrung der französischen Interessen im Oktober nach Mexiko geschickt.

Das II. Geschwader machte im August und September eine längere Reise nach den Häfen der West- und Nordküste, um die Bewohner für die Verlegung des III. Geschwaders ins Mittelmeer zu entschädigen und den aus der Bretagne stammenden Leuten eine günstige Urlaubsgelegenheit zu geben.



Japan.

Marinepolitik. Der Marineetat 1912/13 hat einen Ausbau der Flotte nur in den eng gesteckten Grenzen ermöglicht, die der auf möglichste Ersparnisse zugeschnittene Jahreshaushalt gestattete. Inwieweit die nächste Zukunft eine Erweiterung der Marineforderungen bringen wird, die der auch im jetzigen Kabinett verbliebene Marineminister, Baron Saito, schon früher energisch vertreten hat, ist noch nicht mit Sicherheit bekanntgeworden. Es ist aber nicht ausgeschlossen, daß die seit längerer Zeit beabsichtigte Aufstellung zweier neuer Divisionen für Korea zugunsten der Marineforderungen zurückgestellt werden wird.

— Innere Politik. Finanzielle Sorgen, die seit dem letzten Kriege und infolge des Verzichts auf die erwartete Kriegsentschädigung auf dem Lande lasten, haben auch im Jahre 1913 der innern Politik ihren Stempel aufgedrückt. Nach

dem Sturz des Ministeriums Seionji, das wegen seiner Sparsamkeitspolitik bei dem unter dem Steuerdrucke leidenden Volke große Sympathien besaß, hatte das Kabinett des Fürsten Katsura dem Parlament gegenüber von vornherein einen schweren Stand. Es gelang ihm zwar, den Kriegsminister zu einem Hinausschieben der Heeresvorlage zu bestimmen, auf ein ähnliches Ansinnen an den Marineminister aber erklärte dieser, daß er dann zurücktreten müsse. Erst durch einen Kaiserlichen Erlaß wurde er gezwungen, im Amte zu bleiben. Dem Widerstande der Seijukai, der stärksten Partei im Parlament, suchte Katsura durch den Versuch der Bildung einer neuen Partei — Rikken Doshikai — entgegenzuarbeiten. Dies gelang ihm jedoch zunächst nicht, vielmehr nahm die Seijukai eine wiederholte Verschiebung der Parlamentssitzungen zum Anlaß offener Opposition, die schließlich in eine erregte Volksbewegung ausartete. Hierdurch sah sich das Kabinett Mitte Februar zum Rücktritt gezwungen. Der liberalen Partei gelang es nicht, aus ihren Reihen einen Mann an die Spitze des Ministeriums zu bringen, mit dessen Bildung vielmehr Admiral Yamamoto beauftragt wurde; auch die Forderung, daß die übrigen Ministerposten mit Mitgliedern der Seijukai besetzt würden, konnte sie nicht durchsetzen. So kam ein Vergleich zustande, in dem die liberale Partei auf die Ministerien des Äußern, des Krieges und der Marine verzichten mußte. Yamamoto hat die Finanzpolitik seiner Vorgänger weiter verfolgt und mit umfassenden Verwaltungs- und Finanzreformen begonnen, deren Ergebnis sich vor Abschluß des Jahreshaushalts noch nicht sicher übersehen läßt. Fürst Katsura suchte weiter an der Bildung seiner neuen Partei, die ihm eine Mehrheit im Parlament sichern könnte, zu arbeiten. Sein Tod am 10. Oktober 1913 hat diesen Bestrebungen vorzeitig ein Ziel gesetzt.

— Äußere Politik. Das Verhältnis zu China, das sich in den letzten Jahren merklich gebessert hatte, drohte eine Trübung zu erfahren, als im Sommer 1913 die japanische Regierung die bekannten Sühneforderungen wegen des Zwischenfalls in Nanking stellte. Dem schnellen Einlenken der chinesischen Zentralregierung ist es zuzuschreiben, daß dieser Streitfall rascher beigelegt wurde, als es zuerst den Anschein hatte. Zu Truppenlandungen, wie sie anfangs angekündigt wurden, ist es nicht gekommen. Japan konnte sich mit einer Verstärkung seines Geschwaders in den chinesischen Gewässern begnügen, um seinen Forderungen Nachdruck zu verleihen. Möglich ist auch, daß sich die japanische Regierung durch die Stellungnahme anderer Mächte veranlaßt sah, den Gegensatz nicht auf die Spitze zu treiben. Als wichtigstes Ergebnis der Verhandlungen kann man die Gewährung der Konzession von fünf Eisenbahnlinien in der Mandschurei und in Tschili betrachten, von denen zwei demnächst in Angriff genommen werden sollen. Neben der wirtschaftlichen Erschließung der japanischen Interessensphäre bildet der Ausbau des Eisenbahnnetzes eine ansehnliche Stärkung der strategischen Stellung Japans auf dem Festlande. Nicht zu vergessen bleibt aber, daß das Vorgehen Japans ihm in China keine Freunde erworben haben wird.

In den Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika in der Frage der kalifornischen Landgesetzgebung hat die Regierung einstweilen auf weiteren Einspruch verzichtet. Im ganzen zeigte sich das Bestreben, zu einer Verständigung die Hand zu bieten; ein Grund hierfür ist wohl auch der, daß Japan in dieser Frage keinen Rückhalt bei England findet, da nach dem neuen Bündnisvertrag eine Unterstützung von seiten dieses Landes im Falle eines japanisch-amerikanischen Konflikts praktisch ausgeschlossen ist.

Auch gegenüber den Unruhen in Mexiko hat die Regierung eine ausgesprochene Zurückhaltung geübt. Erst nach längerer Zeit entschloß sie sich, zum Schutze japanischer Staatsangehöriger gegen Übergriffe der kämpfenden Parteien einen Kreuzer nach der Westküste von Mexiko zu entsenden.

— Schwimmende Streitkräfte. Die Einteilung der Flotte ist im allgemeinen die gleiche geblieben wie im Vorjahre; hingegen hat die Zuteilung der Schiffe zu den Geschwadern wesentliche Änderungen erfahren. Zum I. Geschwader gehören jetzt die Linienschiffe „Schikischima", „Kaschima", „Kawachi", „Settsu" und die Panzerkreuzer „Ikoma" und „Kurama"; zum II. Geschwader der Panzerkreuzer „Izumo" und die geschützten Kreuzer „Yahagi", „Hirado" und „Chikuma". Zum III. Geschwader traten drei kleine Kreuzer und zwei Zerstörerflottillen. Die Reservegeschwader erhielten die Bezeichnung Stationsgeschwader; sie wurden zum Teil erheblich verstärkt. Neu ist ferner die zeitweise Zuteilung von Zerstörerflottillen unter je einem Admiral zum I. und II. Geschwader, sowie die Beigabe je eines Kreuzers als Flaggschiff zu den vier Torpedobootsverbänden. Die kriegsmäßige Ausbildung hat hierdurch ebenso wie durch die Abhaltung eines großen Teils der Manöver und Schießübungen außerhalb der Binnengewässer eine wesentliche Förderung erfahren.

— Unfälle. Die japanische Marine hatte im letzten Jahre eine größere Zahl von Unfällen in der Torpedobootsflotte zu beklagen, unter anderm den gänzlichen Verlust der Zerstörer „Asagiri", „Shinonoma" und „Ikazuchi".

— Neubauten. Im Bau befinden sich zwei Linienschiffe des Typs „Fuso" (für zwei weitere ist der Bauauftrag erteilt), drei Panzerkreuzer, zwei Zerstörer und zwei Unterseeboote.

— Flugwesen. Die Marine hat zur Ausbildung von Fliegern einen eigenen Flugplatz in Yokosuka erworben. Zum Ankauf von Flugzeugen wurde ein Seeoffizier ins Ausland geschickt; man beabsichtigt, in Zukunft auch in Japan selbst Wasserflugzeuge zu bauen. Für Zwecke der Luftfahrt sieht der Marineetat des nächsten Jahres angeblich vermehrte Aufwendungen vor.

Ack.

⚜

Italien.

Das Jahr 1913 bedeutet für Italien den Beginn eines außerordentlichen Aufschwungs seiner Seestreitkräfte. Der im Jahre vorher abgeschlossene Tripoliskrieg hatte die Notwendigkeit einer starken Flotte für Italien dargetan. Der daraufolgende Balkankrieg hatte auch weiterhin die Flotte im ganzen Umfange schlagfertig gehalten, da die gespannten politischen Beziehungen der Flotte neue Aufgaben schufen: Verteidigung der von Italien besetzten sporadischen Inseln gegen etwaige Übergriffe der Kriegführenden, besonders der Griechen; Schutz der in der Türkei lebenden Italiener; und vor allem: Wahrung der italienischen Interessen im östlichen Mittelmeer gegen die beabsichtigte Vormachtstellung, die Frankreich beanspruchte und durch Verlegung des III. französischen Geschwaders von Brest nach Biserta bereits in die Wege geleitet hatte.

In bezug auf die Mittelmeerfrage ging Italien in vollem Einverständnis mit seinem Verbündeten, Österreich-Ungarn, vor. In klaren Worten hatte der Minister des Äußeren, Marquis di San Giuliano, in seiner Ende Februar gehaltenen bekannten Parlamentsrede die Flottenpolitik Italiens erläutert. Sie bezweckte im „innigen Einvernehmen" mit der österreich-ungarischen Flotte gemeinsame Verteidigung des Mittelmeeres, „das keinesfalls ein französischer See werden dürfe". Der Entschluß, mehr als bisher seine Großmachtstellung zu betonen, kam in der Presse gelegentlich der Erörterung der für 1914 vorgesehenen Flottenvermehrung wiederholt zum Ausdruck. Es wurde darauf hingewiesen, daß Italien von jetzt ab mit dem Kräfteverhältnisse

der Seestreitkräfte des Mittelmeeres rechnen müsse und daß dies als Maßstab für den weiteren Ausbau der Flotte zu gelten habe. Daher baue Italien jetzt vier Großkampfschiffe, die 1916 fertig würden, und von da ab jährlich eins.

— Organisation. Den vielseitigen Aufgaben der Marine entsprechend kam Anfang November 1913 eine Neuorganisation der Flotte zustande, nach welcher zwei Geschwader dauernd in Dienst sein werden, von denen das I. Geschwader im Jahre 1914 nach Einverleibung des „Conte di Cavour", „Andrea Doria" und „Giulio Cesare" nur aus neuen vollwertigen Schlachtschiffen bestehen wird. Als eine weitere Folge der Lehren des letzten Krieges kann wohl die Erweiterung der Befugnisse des Chefs des Admiralstabes angesehen werden, die ihm vollkommene Freiheit in der Leitung der Manöver und Übungen der Flotte und besonders in allen Angelegenheiten gewähren, die ein Zusammenarbeiten mit der Armee erfordern.

— Personal. Die erhöhte Indiensthaltung von Schiffen hatte eine Änderung der Etatsstärken zur Folge. Die einzelnen Korps sollen fortschreitend bis 1917 jährlich um eine bestimmte Anzahl Stellen vermehrt werden, so daß dann die Zahl der Seeoffiziere um 112 auf 1111, die der Ingenieure um 25 auf 295, die der Marineärzte um 10 auf 232 vermehrt sind. Die Ausbildung des Personals erfuhr eine einschneidende Änderung durch die im Juli gesetzlich festgelegte Personalreform. Danach bilden die Ingenieure mit den Seeoffizieren zusammen ein Offizierkorps, das corpo dello stato maggiore generale. Die Ausbildung geschieht gemeinsam durch einen vierjährigen Lehrgang auf der Marineakademie zu Livorno; die Anwärter müssen sich aber von vornherein für eine der beiden Laufbahnen entschieden haben.

— Material. Auch die Bautätigkeit der Flotte hat einen erheblichen Aufschwung genommen, der sich in dem Bestreben bemerkbar machte, sich vom Auslande weniger abhängig als bisher zu machen, ferner in dem Versuch, die Bauzeiten der Neubauten abzukürzen. Die unangenehmen Erfahrungen mit Lieferung amerikanischer Panzerplatten veranlaßten die Firma Ansaldo, in Cornigliano und Sampierdarena bei Genua eine Geschütz-, Munitions- und Panzerplattenfabrik zu errichten.

Es liefen von Stapel die Linienschiffe „Andrea Doria" und „Duilio"; die Zerstörer „Impavido", „Insidioso", „Audace" und „Animosa"; die Torpedoboote „PN 37", „N 38" und „AS 32" und die Unterseeboote: „Nautilus", „Nereide", „Jalea", „G. Pullino" und „Galileo Ferraris".

Von der Liste der Kriegschiffe wurden gestrichen die Kanonenboote: „Governale", „Aretusa", „Curtatone" und der Torpedoaviso „Caprera".

In Auftrag gegeben wurden sechs 680 t-Zerstörer und drei 1000 t-Zerstörer.

— Neubauten. Bei den geplanten Neubauten ist man vom Drillingturm wieder zum Doppelturm übergegangen. Der Drillingturm scheint somit in Italien endgültig aufgegeben zu sein. Als Torpedoarmierung wird bei den geplanten Neubauten zum ersten Male der 53,3 cm-Torpedo (Whitehead) eingeführt werden.

Wegen Rückgabe des in Italien gebauten ungeschützten Kreuzers „Libia" an die Türkei sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

— Häfen und Werften. In Brindisi und Tarent haben die in Ausführung befindlichen Arbeiten einen weiteren Fortschritt genommen. Besonders in Tarent, dessen Bedeutung durch die Veränderung der politischen Lage im östlichen Mittelmeer erheblich gestiegen ist, werden die Arbeiten auf das eifrigste gefördert. In Ausführung begriffen sind große Molenbauten auf der Außenreede, die die Inseln St. Pietro und St. Paolo untereinander und mit dem Festlande bei Kap Rondinella

verbinden sollen, ferner ein Dock für Großkampfschiffe, ein Unterseebootshafen und neue Werkstätten des Arsenals.

Auch in Tripolis werden die Hafenarbeiten in großzügiger Weise betrieben. Zwei Molen von 678 m und 530 m Länge werden einen Hafen schaffen, der bei einer Wassertiefe von 10 m Raum für die gesamte italienische Flotte bieten wird. Das bisherige Kriegshafenkommando in Tripolis ist in Fortfall gekommen und dafür Tobruk zum Sitz eines Kriegshafenkommandos bestimmt worden.

— Unfälle. Von Unfällen ist die italienische Marine nicht verschont geblieben, wobei zum Teil auch Menschenverluste zu beklagen waren. Der Kreuzer „Quarto“ hatte zwei Havarien, im März eine Kesselhavarie infolge Dampfrohrbruches, wodurch vier Heizer verbrüht wurden, und im April einen Brand seiner Heizölvorräte, der einige Schiffskessel stark beschädigte. Der Zerstörer „Intrepido“ erlitt bei seiner ersten Probefahrt eine schwere Kesselhavarie.

Am 24. Juli brach beim Ankern der „Regina Margherita“ die Ankerkette, wodurch der I. Offizier getötet, 1 Offizier, 1 Deckoffizier und 3 Mann verletzt wurden.

Ende November lief der Kreuzer „San Giorgio“ in der Straße von Messina durch ein Versehen in der Navigation mit 16 kn Fahrt auf und kam am 11. Dezember erst wieder frei, nachdem alles, was an großen Gewichten entfernt werden konnte, von Bord geschafft worden war.

— Flugwesen. Die Fliegertätigkeit im italienisch-türkischen Kriege hat sehr viel Stimmung für diese Waffe im Volke gemacht. Eine öffentliche Sammlung ergab über 4 Mill. ℳ, die fast ausschließlich zum Bau von Militärflugzeugen verwendet wird, unter denen 48 Wasserflugzeuge für die Marine sind.

Einen Erfolg hatte das Luftschiff „M 2“ mit einer am 11. Oktober ausgeführten Dauerfahrt von 21 Stunden zu verzeichnen, wobei 1200 km zurückgelegt wurden.

Bs.

⚜

Rußland.

Marinepolitik. Als das für die russische Marine wichtigste Ereignis des Jahres 1913 kann der weitere Ausbau des unter dem Namen „Kleines Schiffbauprogramm“ bekannten Flottengesetzes bezeichnet werden. Als dieses Gesetz 1912 angenommen wurde, schied die Duma aus ihm eine Forderung von 153,1 Mill. ℳ für Hafenbauten aus. Die Marine beabsichtigte, mit diesen Mitteln die Häfen von Reval, Kronstadt, Sveaborg, Ssewastopol, Nikolajew und Wladiwostok, in erster Linie Reval, für das allein 86,4 Mill. ℳ angesetzt waren, auszubauen. Da die Pläne für Reval noch nicht fertiggestellt waren, bewilligte die Duma indessen nur einen Vorschuß für das Jahr 1912 in Höhe von 3,2 Mill. ℳ und ersuchte um abermalige Einbringung der Forderung in Gestalt einer Sondervorlage.

Es ist nicht bekannt, ob 1912 unter dem Titel Hafenbauten nur Gelder für den Ausbau der Häfen selbst oder auch Mittel für Befestigungen verlangt wurden. Wenn dies der Fall gewesen ist, so wurde im Jahre 1913 anders verfahren, jedenfalls wurden der Duma zwei getrennte Gesetzentwürfe vorgelegt, von denen einer den Ausbau von Häfen, in erster Linie Reval, der andere die Befestigung des neuen Hafens von Reval betraf. In das erste Gesetz war gleichzeitig eine Forderung für den Bau von FT-Stationen und Beobachtungspunkten eingestellt, und für diese zusammen mit dem Ausbau von Reval und der übrigen Häfen waren 147,4 Mill. ℳ verlangt (hiervon für 1913 außeretatsmäßig 21,2 Mill. ℳ). Die Forderung für die

Befestigung von Reval belief sich auf 199,6 Mill. *M*, hiervon für 1913 außeretatsmäßig 19 Mill. *M*.

In den Kommissionen und gesetzgebenden Körperschaften wurde über die neuen Gesetzentwürfe, die man als „Nachtraggesetze zum Kleinen Schiffbauprogramm" bezeichnen kann, in geheimen Sitzungen verhandelt. Die Vorlagen wurden in der angegebenen Höhe angenommen.

Außer diesen beiden wichtigsten Gesetzen verlangte die Marine von dem Parlament noch die Bewilligung von drei weiteren Nachtraggesetzen zum „Kleinen Schiffbauprogramm", die sich nachträglich als notwendig herausgestellt hatten. Es handelte sich erstens um den Ausbau der Admiralitätswerft, deren Vergrößerung geplant ist, und um eine weitere Vergrößerung der Obuchow-Werke (15,8 Mill. *M*), zweitens um den Bau von Marineflugstationen (2,5 Mill. *M*) und drittens um Mittel für die Besserstellung der Kapitulanten. Der Marineminister hatte den Erfolg, alle drei Gesetze durchzubringen, und die Duma bewies durch die Bewilligung der zusammen über 365,3 Mill. *M* betragenden Summen abermals ihre Marinefreundlichkeit. Der russische Marineetat für 1913 erhöhte sich durch die Bewilligungen nachträglich um 42,3 Mill. *M*.

— Flottentätigkeit. Ostsee. Die Verbände waren wie üblich von Mitte Mai bis etwa Mitte Dezember in Dienst und erledigten in dieser Zeit ihre Jahresausbildung. Bemerkenswert erscheint, daß diese mit einer längeren Auslandsreise vom 9. September bis zum 4. Oktober ihren Höhepunkt erreichte. Es war das erstemal seit dem russisch-japanischen Kriege, daß Verbände russischer Kriegsschiffe ausländische Gewässer besuchten. Die Reise führte nach England, Frankreich und Norwegen und verlief ohne störende Ereignisse. Für die bei ihr erzielten guten Leistungen sprach der Flottenchef, Admiral v. Essen, seinen Untergebenen durch Tagesbefehl seinen Dank aus. Er hob in diesem Befehl die große erzieherische Wirkung hervor, die ein Besuch fremder Häfen für eine Flotte im Gefolge habe.

In der Führung der Verbände traten einige Änderungen ein. Vizeadmiral v. Fersen erhielt die Führung der Linienschiffsbrigade, Kontreadmiral v. Schulz an seiner Stelle die der Kreuzerbrigade. Kontreadmiral v. Schulz wurde indessen noch vor Antritt der Auslandsreise krankheitshalber beurlaubt und durch Kapitän I. Ranges Maximow ersetzt. Die Führung der Unterseebootsbrigade übernahm an Stelle des Kontreadmirals Lewitzki Kapitän I. Ranges Odinzow.

Schwarzes Meer. Die Schwarzmeer-Flotte blieb nach Zeitungsnachrichten während des Winters 1912/13 in Dienst und unternahm bereits im März eine Übungsfahrt im Verbande.

— Personal. Ein Hauptgegenstand der Sorge des Marineministeriums scheint nach russischen Zeitungsnachrichten der zur Zeit bestehende Offiziermangel zu sein, der sich, wie man fürchtet, in Zukunft, bei Eintritt der neuen Großkampfschiffe in die Flotte, noch steigern wird. Aus diesem Grunde wurde 1913 eine ausnahmsweise hohe Anzahl von Junkern — 120 — eingestellt, während das Seeoffizierkorps sich sonst in der Hauptsache aus den Zöglingen des Marine-Kadettenkorps (Morskoi-Korpus) zu ergänzen pflegt. Die Junker wurden diesmal geschlossen an Bord eines Kreuzers seemännisch ausgebildet, während sie sonst auf die Flotte verteilt werden. Man hofft von dieser Maßnahme eine gleichmäßigere und gediegenere Ausbildung dieser Klasse von Seeoffizieranwärtern als bisher.

Als weitere Maßnahme, um einer Verschlimmerung des Offiziermangels abzuhelfen, ist die Vergrößerung der Marine-Kadettenanstalt geplant. Eine zweite Anstalt soll in Ssewastopol gegründet werden, und dieser sollen noch weitere folgen.

— Schiffsmaterial. Es gelang dem Marineministerium, den Baubeginn fast sämtlicher Schiffe und Fahrzeuge des Kleinen Bauprogramms bei den verschiedenen Werften durchzusetzen. Die 4 Linienschiffskreuzer des Programms wurden bereits am 19. Dezember 1912 auf den Petersburger Marinewerften auf Stapel gelegt. Die übrigen Schiffe und Fahrzeuge konnten erst später folgen, weil ein Teil der Werften, an die sie vergeben waren, erst neu angelegt werden mußte. Es ist wohl als ein Verdienst des Marineministeriums anzuerkennen, daß die Bauten, mit Ausnahme einiger Torpedoboote, trotz dieses erschwerenden Umstandes überhaupt schon 1913 begonnen werden konnten.

Am 1. November lief das erste der drei für die Schwarzmeer-Flotte im Bau befindlichen Großkampfschiffe, „Imperatriza Maria", im Beisein des Marineministers vom Stapel. Auch diese Tatsache muß als ein anerkennenswerter Erfolg gelten, da die Bauwerft der „Imperatriza Maria" erst selbst größeren Umbauten unterzogen werden mußte, bevor sie das Schiff beginnen konnte. Die Vergebung des Baues erfolgte 1911, der tatsächliche Baubeginn, nach einer Äußerung des Marineministers gegenüber einem Pressevertreter, erst 1912, etwa ein Jahr vor dem Stapellauf.

Außer dem Linienschiff liefen im Schwarzen Meer zwei große Torpedoboote und ein Unterseeboot vom Stapel. 1914 werden zwei Linienschiffe, mehrere Torpedo- und Unterseeboote und voraussichtlich zwei Kleine Kreuzer folgen.

Insgesamt hat Rußland zur Zeit 11 Großkampfschiffe im Bau, von denen bisher 5 vom Stapel gelaufen sind. 4 dieser Schiffe nähern sich der Fertigstellung.

— Waffen. Im Anfang des Jahres 1913 wurde nach einer Zeitungsnachricht im russischen Marineministerium erwogen, ob nicht ein Teil der für die Schiffe des „Kleinen Bauprogramms" bestimmten Geschütze im Auslande hergestellt werden müsse. Man zog es indessen auch in diesem Falle, ebenso wie bei Vergebung der Schiffsneubauten selbst, vor, fremde Arbeit ins Land zu ziehen, als die Arbeit ins Ausland zu vergeben. Die Regierung schloß mit einer englischen Firma einen Vertrag ab, auf Grund dessen diese in Zarizyn eine große Geschützfabrik anlegt, die die modernsten Geschütze liefern kann. Außerdem wurden die staatlichen Geschützfabriken, in erster Linie das Obuchow-Werk, dann auch die Permschen Werke, Vergrößerungen unterzogen. Anscheinend ist es auf diese Weise gelungen, sämtliche Aufträge im Lande zu behalten; jedenfalls ist von einer Vergebung der Geschütze ins Ausland nicht mehr die Rede.

Nach einer Zeitungsnachricht wurde im Jahre 1913 ein neuer 45 cm-Whitehead-Torpedo von 6000 m Laufstrecke eingeführt.

— Häfen, Werften. An dem Ausbau des neuen Flottenstützpunktes Reval wurde tüchtig gearbeitet. Anfang März sollen nach Zeitungsnachrichten bereits 12 000 Arbeiter an den Neuanlagen beschäftigt gewesen sein. Verschiedene Maßnahmen, z. B. die Entfernung der Zivilbevölkerung der Insel Nargö, die Einrechnung Revals unter die Stützpunkte der Flotte usw., lassen darauf schließen, daß auch die Befestigungsarbeiten Fortschritte machen. Die Festung erhielt den Namen „Festung Kaiser Peter der Große". Aus den Bestimmungen anläßlich der Namengebung ist zu ersehen, daß zu ihr ein Teil des Reval gegenüber, an der Nordküste des Finnischen Meerbusens, bei Porkala Udde, gelegenen Gebietes gehört.

— Flugwesen. Das russische Marineflugwesen wurde weiter ausgebaut. Anfang Juni überbrachte der französische Flieger Beaumont das erste Flugzeug vom „Flugboot"-Typ nach St. Petersburg. Im Herbst des Jahres wurde eine Flugstation in Libau eröffnet.

— Verschiedenes. Am 5. April hatte die russische Marine einen Unfall, der indessen ohne schlimme Folgen blieb. Das Unterseeboot „Minoga" sank bei der



ersten Tauchübung des Jahres, konnte jedoch im Laufe der Nacht glücklich gehoben werden. Menschen kamen nicht zu Schaden (Maiheft 1913).

Als Hindernis für die Tätigkeit der russischen Werften zeigte sich die Neigung des russischen Arbeiters zu politischen und wirtschaftlichen Streiks. Selbst die Staatswerke waren verschiedentlich infolge von Ausständen für kurze Zeit lahmgelegt.

G.

Österreich-Ungarn.

Auch in Österreich-Ungarn hatte die politische Spannung anläßlich des Balkankrieges befruchtend auf die Idee einer Weiterentfaltung der Seestreitkräfte gewirkt. Wenn auch die wirtschaftlichen Verhältnisse es der Doppelmonarchie zunächst nicht gestatten, gleichen Schritt mit dem Bundesgenossen Italien zu halten, so sind doch die Bestrebungen, den veränderten politischen Verhältnissen im Mittelmeer Rechnung zu tragen, deutlich zu erkennen. Die Balkanwirren erforderten die Mobilmachung der gesamten Seestreitkräfte, die unter Bildung von zwei Geschwadern bis Mai 1913 im mobilen Zustande verblieben. In allen Fragen, die sich auf Mittelmeerpolitik erstreckten, zeigte Österreich-Ungarn dauernd gutes Einvernehmen mit Italien.

Auf das Flottenbauprogramm hat der Krieg bisher, was die Zahl der Schiffe anbelangt, keinen Einfluß ausgeübt. Österreich-Ungarn will, nach wie vor, an der Zahl des Montecuccolischen Programms festhalten. Nur zeitlich soll insofern eine Änderung eintreten, als der Ersatz der „Monarch"-Klasse bereits für 1914 vorgesehen ist, also 1 Jahr früher, als ursprünglich beabsichtigt war.

— Organisation. Die Organisation erfuhr eine Erweiterung durch Errichtung eines neuen Seebezirkskommandos in Sebenico. Bisher bestand nur ein Seebezirkskommando in Triest, dessen Wirkungskreis von Triest bis Kap Salvare reichte. Dem neuen Seebezirkskommando untersteht in Zukunft das Gebiet von Süd- und Mitteldalmatien.

Der Amtssitz des Marinekommandanten wurde von Wien nach Pola verlegt, damit dieser sich eingehender als bisher seinen Aufgaben als Flottenführer widmen kann.

— Material. Die Bautätigkeit nahm weiterhin erfreuliche Fortschritte: „Viribus Unitis" wurde in 26 Monaten, „Prinz Eugen" in 31 Monaten vom Stabilimento tecnico in Triest fertiggestellt. Nur die Danubiuswerft in Fiume ist den Anforderungen des Baues von Großkampfschiffen einstweilen noch nicht ganz gewachsen, so daß sich die Fertigstellung des Großkampfschiffes „Szent Istvan" um mehrere Monate verzögerte.

Im Laufe des Jahres 1913 wurden fertiggestellt das Linienschiff „Tegetthoff", der Kreuzer „Saida" und drei 800 t-Zerstörer.

Vom Stapel liefen Kreuzer „Novara" und die drei 800 t-Zerstörer.

In Auftrag gegeben wurden 16 Torpedoboote zu je 250 t.

— Personal. Das Personal erfuhr namentlich in den höheren Stellen verschiedene einschneidende Änderungen: Graf Montecuccoli, der Schöpfer des letzten Marineprogramms, trat am 25. Februar nach Vollendung seines 70. Lebensjahres in den Ruhestand, nachdem er 8½ Jahre lang mit unermüdlichem Arbeitseifer die Stellung des Marinekommandanten und Marineministers bekleidet hatte. Sein Nachfolger wurde Admiral Haus.



Vizeadmiral Graf Lanjus v. Wellenberg, Vorsitzender des Marinetechnischen Komitees, wurde durch die am 21. August erfolgte Explosion eines 30,5 cm-Geschützes auf dem Artillerieschießplatz zu Saccorgiana bei Pola so schwer verletzt, daß er am nächsten Tage infolge des Blutverlustes starb. Von weiteren Unfällen blieb die österreich-ungarische Marine verschont.

Das Unterpersonal wird durch Erhöhung der jährlichen Rekruteneinstellungsziffer auf 7000 Mann bis zum Jahre 1917 eine Stärke von 27 000 Mann erreichen, also 11 500 mehr als der gegenwärtige Etat beträgt.

Für die österreich-ungarische Marine bedeutet mithin das Jahr 1913 eine Zeit stetiger Weiterentwicklung im Sinne des festgesetzten Planes und Fortsetzung der bisher im Einverständnis mit Italien eingeschlagenen Politik.

Bs.

Aus kleineren Marinen.

Argentinien. Von den beiden in den Vereinigten Staaten im Bau befindlichen Linienschiffen hat „Rivadavia“ im September die Probefahrten erledigt und die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 22,5 kn um ein geringes überschritten. „Moreno“ wird erst im Jahre 1914 fertig werden. An Stelle der im Jahre 1911 bei Cammell, Laird & Co., Birkenhead, bestellten und später an Griechenland verkauften 4 Zerstörer sind im Juli 1913 4 Boote von 1250 t Deplacement und 32 kn Geschwindigkeit bei der Germaniawerft, Kiel, in Auftrag gegeben. Sie erhalten Turbinen von 30 000 PS, Ölheizung und Dieselmotoren für Marschfahrten. Die aus drei 10,2 cm-SK und 4 Torpedodoppelrohren bestehende Armierung wird von einer amerikanischen Firma (Bethlehem Steel Co.) geliefert.

Ein Schwimmdock von 1500 t Tragfähigkeit ist in England in Bau. W.

Brasilien. Das im Januar 1913 bei Armstrong, Elswick, von Stapel gelaufene Linienschiff „Rio de Janeiro“ ist zum Verkauf gestellt, doch ist ein solcher bisher nicht zustande gekommen; verlangt wird die Erstattung der Selbstkosten mit einem Aufschlag von 1 Mill. *M*. Anscheinend wird der Bau eines neuen Schiffes geplant; das vor 3 Jahren in England gebaute Schwimmdock von 22 000 t Tragfähigkeit wird durch Anbau auf eine Tragfähigkeit von 30 000 t gebracht. Die von Vickers gebauten drei gepanzerten Flußkanonenboote „Javary“, „Madeira“, „Solimoes“ sind gegen Ende des Jahres 1913 nahezu fertiggestellt. Sie haben ein Deplacement von 1200 t und eine Armierung von zwei 15,2 cm-SK, zwei 12 cm-Haubitzen, vier 4,7 cm-SK und 6 Maschinengewehren. 3 Unterseeboote sind bei Fiat-San Giorgio, Spezia, vom Stapel gelaufen. Daselbst ist auch das Unterseebootsbegleitschiff „Ceara“ von 3800 t Deplacement, 14 kn Geschwindigkeit und mit Verbrennungsmotoren als Antriebsmaschinen in Bau. W.

Bulgarien. Bulgarien hatte gegen Schluß des Balkankrieges seine ehrgeizigen Absichten wesentlich einschränken müssen, hatte aber doch noch einen großen Erfolg zu verzeichnen: den Zugang zum Ägäischen Meere. Bisher hat das Land dieser veränderten Lage aber nur wenig Rechnung getragen, wohl infolge der schlechten Finanzlage. Als Wichtigstes wurde der Ausbau des Hafens Portolagos erkannt. Ein Bauprogramm, über das Bestimmtes aber noch nicht in die Öffentlichkeit gedrungen ist, soll den Bau von 4 Zerstörern zu je 400 t, 12 Torpedobooten zu je 200 t, 1 Tender und 1 Monitor vorsehen. Zur Zeit der Spannung zwischen Rumänien und Bulgarien brachte dieses seine Seestreitkräfte im neutralen Ssewastopol in Sicherheit, wo sie entwaffnet wurden. Bs.



Chile. Von den beiden in England in Bau befindlichen Linienschiffen ist „Almirante Latorre“ im November 1913 vom Stapel gelaufen; der Bau von „Almirante Cochrane“ ist erst im Januar 1913 begonnen worden. Von den sechs bei White & Co., Cowes, bestellten Torpedobootzerstörern (1800 t, 31 kn) sind zwei, „Almirante Lynch“ und „Almirante Condell“, im Laufe des Jahres 1913 abgeliefert worden; die übrigen 4 Boote sollen in 3 Jahren geliefert werden. 2 Unterseeboote sind bei der Electric Boat Co., New York, vom Stapel gelaufen und werden 1914 abgeliefert. W.

China. Während der Unruhen im Sommer 1913 haben die Schiffe der chinesischen Marine verschiedentlich in die Gefechte eingegriffen, so beim Kiagnan-Arsenal und den Wusung-Forts, bei Nanking und Hukau, und zu den Erfolgen der Regierungstruppen beigetragen. Im Gegensatz zur ersten Revolution, wo die Parteinahme der einzelnen Schiffe öfters wechselte, hat sich diesmal die Marine als ein zuverlässiges Machtmittel in der Hand der Zentralregierung erwiesen. Nur einmal gelang es den Rebellen, sich durch List vorübergehend in den Besitz von drei Kanonenbooten zu setzen.

Über die geplanten Reformen, die mit einer Neuorganisation des Unterrichtswesens unter Leitung englischer Seeoffiziere beginnen sollen (siehe Dezemberheft 1913), ist Näheres noch nicht bekannt geworden.

— Neubauten. Die Kleinen Kreuzer „Ying Swei“ und „Tschao Ho“ sind abgeliefert worden und sollen zunächst als Schulschiffe Verwendung finden; „Fei Hung“ wurde Ende 1913 fertig. In Bau gegeben wurden 3 Geschützte Kreuzer bei dem Cantiere Navale Triestino in Monfalcone bei Triest und 12 Torpedobootzerstörer beim Stabilimento tecnico in Triest; die Schiffe werden für einen Teil der mit österreichischen Banken abgeschlossenen fünf Anleihen gebaut. Ferner wurden 6 Zerstörer beim Vulcan in Stettin sowie 2 Kanonenboote und 5 Flußkanonenboote bei der Kiagnan Dock & Eng. Co. in Schanghai in Auftrag gegeben.

Ack.

Dänemark. Die dänische Marine hat ein bereits seit längerer Zeit bewilligtes Küstenpanzerschiff Ende 1913 in Bau gegeben. Das Fahrzeug wird den Namen „Nils Juel“ erhalten.

Die durch Gesetz von 1911 bewilligten Neuanlagen der Festung Kopenhagen, die 1913 ihr 200jähriges Jubiläum feierte, wurden zum großen Teil beendet.

Daß auch in Dänemark eine starke Strömung für den Ausbau der Wehrmittel des Landes herrscht, zeigt der Erfolg einer freiwilligen Sammlung, die ins Leben gerufen wurde, um die Landverteidigung Kopenhagens über das Gesetz hinaus zu verstärken. Die einkommenden Gelder stiegen auf eine so hohe Summe, daß außer Aufwendungen für die Verteidigung Kopenhagens aus ihnen ein Unterseeboot für die Marine beschafft werden konnte.

Dem Flugwesen wandte die dänische Marine größere Aufmerksamkeit zu als die schwedische und norwegische. Sie besitzt 4 Flugzeuge, die zum Teil zur Aufnahme eines FT-Apparates eingerichtet sind.

G.

Griechenland. Griechenland hatte in dem Kriege mit der Türkei aus allererster Hand erfahren müssen, welch unerläßliche Forderung für einen vom Meer umgebenen Staat eine genügend starke Flotte ist. Wenn es auch zu großen kriegerischen Aktionen nicht gekommen ist, so war doch wenigstens erreicht worden, daß die Türkei gegenüber der griechischen Überlegenheit sich scheute, es auf eine ernstliche Entscheidung ankommen zu lassen. Jedenfalls zeigen die Anstrengungen, die Griechen-

land sofort nach dem Friedensschlusse zur Verstärkung seiner Seestreitkräfte machte, daß es die richtige Lehre gezogen hat. Die Verhandlungen über Ankauf von Schiffen sind zur Zeit noch nicht abgeschlossen.

Im Laufe des Jahres 1913 erfuhr die Marine Zuwachs zum Teil durch Hebung einiger von den Türken versenkter kleiner Kriegschiffe sowie durch Fertigstellung verschiedener Schiffe des bestehenden Programms. Es wurden fertiggestellt 1 Unterseeboot, „Xiphias“, und die auf der Vulcan-Werft, Stettin, gebauten 6 kleinen Torpedoboote von 125 t.

Für die kommenden Jahre sieht ein neuaufgestelltes Marineprogramm den Bau von 3 Großkampfschiffen mit sehr starker Artillerie und 2 Panzerkreuzern vom Typ „Averoff“ sowie den Wechsel der Kessel der drei Panzerkreuzer vor; ferner den Bau von 25 Hochseetorpedobooten, Typ „Jerex“, Anschaffung von 20 Wasserflugzeugen, 6 Tauchbooten und einigen Kanonenbooten; außerdem die Anlage eines großen Arsenals.

— Personal. Ende November trat der Marineminister Stratos von seinem Posten zurück.

Bs.

Niederlande. Die im Juni 1912 eingesetzte Regierungskommission zur Ausarbeitung von Vorschlägen für die Verteidigung von Niederländisch-Indien hat ihren Bericht vorgelegt und die Schaffung einer Flotte von 8 Linienschiffen zu je 21 000 t beantragt, wovon 4, die nicht älter als 12 Jahre sein dürfen, in Indien stationiert werden sollen, wogegen die Schiffe im Alter von 12 bis 20 Jahren in den heimischen Gewässern zu stationieren sind. Für die Erreichung des Bestandes von 8 Schiffen ist ein Zeitraum von 20 Jahren vorgesehen. Außerdem sollen in den indischen Gewässern stationiert werden: 4 Torpedokreuzer von je 1200 t, 8 Torpedobootzerstörer von je 500 t, 8 Unterseeboote zu je 380 t, 8 Torpedoboote von je 300 t und mindestens 2 große Minenleger. Über die Vorschläge der Kommission ist Beschluß noch nicht gefaßt worden; der Etat für das Jahr 1914 enthält daher keinerlei Forderungen für erste Raten, sondern nur solche für die Fortsetzung bereits früher bewilligter Schiffe und Fahrzeuge (s. Dezemberheft 1913).

W.

Norwegen. Die norwegische Marine bestellte im Frühjahr 1913 2 Küstenpanzerschiffe bei der Firma Armstrong. Die Fahrzeuge erhielten die Namen „Björgvin“ und „Nidaros“, werden etwa 4000 t groß und bekommen eine Armierung von je zwei 23 cm-Geschützen, vier 15 cm-SK und sechs 10 cm-SK.

Die norwegische Marine führte 1913 ebenso wie auch die schwedische und dänische Marine einen neuen Torpedo ein. Nach Zeitungsnachrichten scheint es sich um denselben 6000 m-Whitehead-Torpedo zu handeln, der unter Rußland genannt wurde.

Norwegen besitzt bisher nur ein einziges Wasserflugzeug, und zwar deutscher Herkunft.

G.

Portugal. Die ungünstige Finanzlage des Landes hat die Inangriffnahme des im Juli 1912 beschlossenen Bauprogramms immer weiter hinausgeschoben. Dieses Bauprogramm sieht vor:

1. ein Geschwader von 3 Linienschiffen, 3 Kreuzern, 3 großen Zerstörern und 9 Zerstörern,
2. Fahrzeuge zum Schutz der Küste: 6 große Zerstörer, 6 Zerstörer, 6 Unterseeboote,
3. Hilfsschiffe,
4. Schiffe für den Kolonialdienst.

In diesem „großen" Bauprogramm ist ein „kleines" Bauprogramm enthalten, dessen Durchführung im Mai 1913 einem Syndikat von englischen Firmen übertragen worden ist. Es umfaßt:

2 Kreuzer,
6 Zerstörer,
3 Unterseeboote,
1 Hebeschiff für Unterseeboote.

Über den Baubeginn sowie den Stand der Arbeiten ist nichts bekannt geworden. Nach einer Rede, die der Ministerpräsident Costa kürzlich gehalten hat und in der er das Programm der Landesverteidigung entwickelte, scheint es fast so, als ob der Auftrag rückgängig gemacht worden ist.

Costa hob hervor, daß es besser wäre, überhaupt keine Marine zu besitzen, als sie in dem augenblicklichen Zustande zu belassen. Ein von der Landesverteidigungskommission ausgearbeiteter Plan sähe deshalb für den Ausbau der Marine etwa 160 Mill. *M* vor. Als erstes wäre die Errichtung einer Werft in die Wege zu leiten, auf der die Kriegschiffe zu bauen sind. Es wird damit gerechnet, daß bereits nach 3 Jahren mit dem Bau begonnen werden kann. Geplant wären: 3 Großkampfschiffe von je 21 000 t, 3 Kreuzer von je 4000 t, 6 Zerstörer und 3 Unterseeboote.

Von der Vergebung an englische Werften verlautet nichts.

Rumänien. Die rumänische Marine wurde am 3. Juli mobilisiert. Sie bestand aus einer Donau-Flottille zu 9 Monitoren und 8 Patrouillenbooten und einer Schwarzmeer-Flottille, bestehend aus dem Kreuzer „Elisabetha" und den 17 Torpedobooten. Den veränderten politischen Verhältnissen Rechnung tragend, beabsichtigt auch Rumänien seine bisher nur sehr schwache Marine zu verstärken. Die vom Kriegsministerium gebildete Kommission hat ein Marineprogramm aufgestellt, das den Bau folgender Schiffe vorsieht:

für die Schwarzmeer-Flottille: 6 Kleine Kreuzer von 3500 t und 12 Zerstörer von 1500 t;

für den Dienst auf der Donau: 12 Monitoren von 600 t und eine Anzahl kleinerer Fahrzeuge. Kosten des Programms etwa 120 Mill. *M*.

Der südlich von Konstanza gelegene Hafenplatz Mangalia wird als Kriegshafen ausgebaut.

Bs.

Schweden. Marinepolitik. Ein für sämtliche nordischen Reiche wichtiges Ereignis dürfte die Ende Dezember 1912 erlassene, gleichlautende und gleichzeitige Neutralitätserklärung Schwedens, Dänemarks und Norwegens sein. Aus ihr kann jedenfalls auf eine politische Fühlungnahme der skandinavischen Reiche untereinander geschlossen werden. Allerdings liegt weder eine gemeinsame Neutralitätserklärung vor, noch scheint, nach der Presse der drei Länder zu urteilen, große Neigung für eine weitergehende politische Annäherung vorhanden zu sein.

In Schweden nahm die Bewegung gegen die Haltung der liberalen Regierung, insbesondere des Marineministers Larsson, in der Flottenfrage noch schärfere Formen als bisher an. Die Opposition macht es der Regierung zum Vorwurf, daß es noch immer nicht gelungen ist, die Arbeiten der seit 1911 bestehenden Kommission, die diese Frage bearbeitet, zum Abschluß zu bringen. Infolgedessen kann der Ausbau der Marine immer noch nicht in planmäßiger Weise in Angriff genommen werden.

Auch von seiten der Marine wurde mehrfach gegen den Marineminister Stellung genommen, am heftigsten, als dieser den bisherigen Chef des Marinestabes durch einen ihm politisch näher stehenden Seeoffizier ablösen ließ.

Neubauten der Kriegsmarinen im Jahre 1913.[1])

Lfde. Nr.	Schiffsname	Bauprogramm	Deplacement t	Bauwerft	Ort	Datum der Kiellegung	Datum des Stapellaufs	Datum des Beginns der Probefahrten	Datum des Eintritts in die Flotte
	Deutschland.								
	Linienschiffe.								
1	Friedrich der Große	1909/10	24 700	Vulcan	Hamburg	.	10. 6. 11	15. 10. 12	1913
2	Kaiserin	1910/11	24 700	Howaldtswerke	Kiel	.	11. 11. 11	14. 5. 13	1913
3	Prinz-Regent Luitpold	1910/11	24 700	Germania	Kiel	.	17. 2. 12	19. 8. 13	1913
4	König Albert	1910/11	24 700	Schichau	Danzig	.	27. 4. 12	31. 7. 13	1913
5	Großer Kurfürst	1911/12	.	Vulcan	Hamburg	.	5. 5. 13	—	(1914)
6	Markgraf	1911/12	.	A. G. Weser	Bremen	.	4. 6. 13	—	(1914)
7	König	1911/12	.	Kaiserliche Werft	Wilhelmshaven	.	1. 3. 13	—	(1914)
8	Ersatz Brandenburg	1912/13	.	Germania	Kiel	.	—	—	(1915)
9	T	1913/14	.	Howaldtswerke	Kiel	.	—	—	(1916)
10	Ersatz Wörth	1913/14	.	Schichau	Danzig	.	—	—	(1916)
	Große Kreuzer.								
1	Seydlitz	1910/11	25 000	Blohm & Voß	Hamburg	.	30. 3. 12	22. 5. 13	1913
2	Derfflinger	1911/12	.	"	"	.	14. 6. 13	—	(1914)
3	Lützow	1912/13	.	Schichau	Danzig	.	29. 11. 13	—	(1915)
4	Ersatz Hertha	1913/14	.	Kaiserliche Werft	Wilhelmshaven	.	—	—	(1916)
	Kleine Kreuzer.								
1	Stralsund	1910/11	4 550	A. G. Weser	Bremen	.	4. 11. 11	10. 12. 12	1913
2	Straßburg	1910/11	4 550	Kaiserliche Werft	Wilhelmshaven	.	24. 8. 11	1. 10. 12	1912
3	Karlsruhe	1911/12	4 900	Germania	Kiel	.	11. 11. 12	—	(1913)
4	Rostock	1911/12	4 900	Howaldtswerke	Kiel	.	12. 11. 12	—	(1913)
5	Ersatz Irene	1912/13	.	A. G. Weser	Bremen	.	—	—	(1914)
6	Graudenz	1912/13	.	Kaiserliche Werft	Kiel	.	25. 10. 13	—	(1914)
7	Ersatz Hela	1913/14	.	"	Kiel	.	—	—	(1915)
8	Ersatz Gefion	1913/14	.	Vulcan	Stettin	.	—	—	(1915)

[1]) Torpedofahrzeuge, Unterseeboote und Hilfsschiffe ausgenommen. Die eingeklammerten Zahlen geben das Datum der voraussichtlichen Fertigstellung usw. an.

England.

Linienschiffe.

1	Centurion	1910/11	23 400	Regierungswerft	Devonport	16. 1. 11	18. 11. 11	7. 12. 12	22. 5. 13
2	Ajax	1910/11	23 400	Scott Shipb. Co.	Greenock	27. 2. 11	21. 3. 12	5. 5. 13	31. 10. 13
3	Audacious	1910/11	23 400	Cammell, Laird & Co.	Birkenhead	23. 3. 11	14. 9. 12	22. 7. 13	21. 10. 13
4	Iron Duke	1911/12	25 400	Regierungswerft	Portsmouth	15. 1. 12	12. 10. 12	17. 11. 13	(3. 14)
5	Marlborough	1911/12	25 400	"	Devonport	25. 1. 12	24. 10. 12	—	(3. 14)
6	Benbow	1911/12	25 400	Beardmore & Co.	Dalmuir	30 5. 12	12. 11. 13	—	(3. 14)
7	Emperor of India	1911/12	25 400	Vickers	Barrow	31. 5. 12	27. 11. 13	—	(1914)
8	Queen Elizabeth	1912/13	28 500	Regierungswerft	Portsmouth	21. 10. 12	16. 10. 13	—	(10. 14)
9	Warspite	1912/13	28 500	"	Devonport	31. 10. 12	26. 11. 13	—	(10. 14)
10	Barham	1912/13	28 500	J. Brown & Co.	Clydebank	24. 2. 13	—	—	(Frühj. 15)
11	Valiant	1912/13	28 500	Fairfield Shipb. Co.	Govan	31. 1. 13	—	—	(Frühj. 15)
12	Malaya	1912/13	28 500	Armstrong	Walker	20. 10. 13	—	—	(Sommer 15)
13	Royal Sovereign	1913/14	26 200	Regierungswerft	Portsmouth	(15. 1. 14)	—	—	(10. 15)
14	Royal Oak	1913/14	26 200	"	Devonport	(1. 14)	—	—	(10. 15)
15	Revenge	1913/14	26 200	Vickers	Barrow	—	—	—	(10. 15)
16	Resolution	1913/14	26 200	Palmers Shipb. Co.	Hebburn on Tyne	28. 11. 13	—	—	(10. 15)
17	Ramillies	1913/14	26 200	Beardmore & Co.	Dalmuir	12. 11. 13	—	—	(10. 15)

Panzerkreuzer.

1	Australia	1909/10	19 100	J. Brown & Co.	Clydebank	23. 6. 10	25. 10. 11	7. 3. 13	21. 6. 13
2	Queen Mary	1910/11	27 430	Palmers Shipb. Co.	Jarrow	6. 3. 11	20. 3. 12	26. 5. 13	4. 9. 13
3	Tiger	1911/12	29 000	J. Brown & Co.	Clydebank	20. 6. 12	15. 12. 13	—	(5. 14 ?)

Kleine Kreuzer.

1	Amphion	1910/11	3 500	Regierungswerft	Pembroke	15. 3. 11	4. 12. 11	4. 1. 13	2. 4. 13
2	Dublin	1910/11	5 490	Beardmore & Co.	Dalmuir	4. 4. 11	30. 4. 12	2. 12. 12	11. 3. 13
3	Sydney	1910/11	5 490	London & Glasgow Shipb. Co.	Glasgow	11. 2. 11	29. 8. 12	25. 2. 13	26. 6. 13
4	Melbourne	1910/11	5 490	Cammell, Laird & Co.	Birkenhead	14. 4. 11	30. 5. 12	30 10. 12	18. 1. 13
5	Brisbane	1910/11	5 490	Cockatoo Island	Sydney	25. 1. 13	—	—	(10. 14 ?)
6	Fearless	1911/12	3 500	Regierungswerft	Pembroke	15. 11. 11	12. 6. 12	12. 8. 13	14. 10. 13
7	Birmingham	1911/12	5 530	Armstrong	Elswick	10. 6. 12	7. 5. 13	22. 11. 13	(3. 14)
8	Lowestoft	1911/12	5 530	Regierungswerft	Chatham	29. 7. 12	23. 4. 13	?	(3. 14)
9	Nottingham	1911/12	5 530	"	Pembroke	13. 6. 12	18. 4. 13	—	(3. 14)
10	Aurora	1912/13	3 600	"	Devonport	24. 10. 12	30. 9. 13	—	(6. 14)
11	Arethusa	1912/13	3 600	"	Chatham	28. 10. 12	25. 10. 13	—	(6. 14)
12	Penelope	1912/13	3 600	Vickers	Barrow	1. 2. 13	—	—	(6. 14)

Lfde. Nr.	Schiffsname	Bauprogramm	Deplacement t	Bauwerft	Ort	Datum der Kiellegung	des Stapellaufs	des Beginns der Probefahrten	des Eintritts in die Flotte
	Noch: England.								
13	Phaeton	1912/13	3 600	Vickers	Barrow	12. 3. 13	—	—	(6. 14)
14	Royalist	1912/13	3 600	Beardmore & Co.	Dalmuir	3. 13	—	—	(6. 14)
15	Galatea	1912/13	3 600	"	"	9. 1. 13	—	—	(6. 14)
16	Inconstant	1912/13	3 600	"	"	3. 13	—	—	(6. 14)
17	Undaunted	1912/13	3 600	Fairfield Shipb. Co.	Govan	21. 12. 12	—	—	(6. 14)
18	Cleopatra	1913/14	4 000	Regierungswerft	Devonport	.	—	—	(1915)
19	Calliope	1913/14	4 000	"	Chatham	.	—	—	(1915)
20	Conquest	1913/14	4 000	"	"	.	—	—	(1915)
21	Cordelia	1913/14	4 000	"	Pembroke	21. 7. 13	—	—	(1915)
22	Carysfort	1913/14	4 000	"	"	(1. 14)	—	—	(1915)
23	Comus	1913/14	4 000	Swan, Hunter & Co.	Wallsend on Tyne	.	—	—	(1915)
24	Caroline	1913/14	4 000	Cammell, Laird & Co.	Birkenhead	.	—	—	(1915)
25	Champion	1913/14	4 000	Hawthorn, Leslie & Co.	Hebburn on Tyne	.	—	—	(1915)
	Vereinigte Staaten von Amerika.								
	Linienschiffe.								
1	New York	1910/11	27 430	Regierungswerft	New York	11. 9. 11	30. 10. 12	—	(1914)
2	Texas	1910/11	27 430	Newport News Shipb. Co.	Newport News	17. 4. 11	18. 5. 12	20. 10. 13	(1914)
3	Nevada	1911/12	27 940	Fore River Shipb. Co.	Quincy	4. 11. 12	—	—	(4. 15)
4	Oklahoma	1911/12	27 940	New York Shipb. Co.	Camden	26. 10. 12	—	—	(4. 15)
5	Pennsylvania	1912/13	31 900	Newport News Shipb. Co.	Newport News	27. 10. 13	—	—	(22. 2. 16)
6	Nr. 39	1913/14	31 900	Regierungswerft	New York	—	—	—	(7. 16)
	Frankreich.								
	Linienschiffe.								
1	Jean Bart	1910	23 470	Regierungswerft	Brest	10. 11. 10	22. 9. 11	20. 3. 13	19. 11. 13
2	Courbet	1910	23 470	"	Lorient	1. 9. 10	23. 9. 11	21. 4. 13	19. 11. 13
3	Paris	1911	23 470	Forges et Chantiers	La Seyne	10. 11. 11	28. 9. 12	—	(1. 8. 14)
4	France	1911	23 470	Chantiers de la Loire	St. Nazaire	30. 11. 11	7. 11. 12	—	(1. 8. 14)

5	Lorraine	1912	23 550	Chantiers de l'Atlantique	St. Nazaire	7. 11. 12	30. 9. 13	(1. 6. 15)	—
6	Bretagne	1912	23 550	Regierungswerft	Brest	22. 7. 12	21. 4. 13	(1. 3. 15)	—
7	Provence	1912	23 550	"	Lorient	22. 7. 12	20. 4. 13	(1. 3. 15)	—
8	Normandie	1913	25 250	Chantiers de la Loire	St. Nazaire	1. 5. 13	—	(6. 16)	—
9	Languedoc	1913	25 250	Forges et Chantiers	La Seyne	1. 5. 13	—	(6. 16)	—
10	Gascogne	1913	25 250	Regierungswerft	Lorient	2. 10. 13	—	(6. 16)	—
11	Flandre	1913	25 250	"	Brest	10. 10. 13	—	(6. 16)	—

Japan.

Linienschiffe.

1	Fuso	1911/12	31 300	Regierungswerft	Kure	11. 3. 12	(2. 14)	—	(7. 15)
2	Nr. 2	1913/14	31 300	Mitsu Bishi	Nagasaki	—	—	—	(1917)
3	Nr. 3	1913/14	31 300	Kawasaki	Kobe	—	—	—	(1917)
4	Nr. 4	1913/14	31 300	Regierungswerft	Yokosuka	20. 11. 13	—	—	(1917)

Panzerkreuzer.

1	Kongo	1910/11	27 940	Vickers	Barrow	17. 1. 11	18. 5. 12	30. 4. 13	29. 8. 13
2	Hiyei	1911/12	27 940	Regierungswerft	Yokosuka	4. 11. 11	21. 11. 12	—	(1914)
3	Haruna	1911/12	27 940	Kawasaki	Kobe	16. 3. 12	14. 12. 13	—	(10. 15)
4	Kirishima	1911/12	27 940	Mitsu Bishi	Nagasaki	17. 3. 12	1. 12. 13	—	(10. 15)

Italien.

Linienschiffe.

1	Conte di Cavour	1908/09	21 500	Regierungswerft	Spezia	10. 8. 10	10. 8. 11	—	(7. 14)
2	Giulio Cesare	1909/10	22 500	Ansaldo	Sestri Ponente	23. 6. 10	15. 10. 11	11. 13	(1. 14)
3	Leonardo da Vinci	1909/10	22 500	Odero	"	18. 7. 10	14. 10. 11	—	(4. 14)
4	Andrea Doria	1911/12	22 500	Regierungswerft	Spezia	24. 3. 12	30. 3. 13	—	(1915)
5	Caio Duilio	1911/12	22 500	"	Castellamare	24. 4. 12	24. 4. 13	—	(1915)
6	G (Dandolo)	1912/13	28 000	Ansaldo	Sestri Ponente	—	—	—	(1917)
7	H (Morosini)	1912/13	28 000	Orlando	Livorno	—	—	—	(1917)
8	J	1913/14	28 000	Regierungswerft	Spezia	—	—	—	(1917)
9	K	1913/14	28 000	"	Castellamare	—	—	—	(1917)

Lfde. Nr.	Schiffsname	Bauprogramm	Deplacement t	Bauwerft	Ort	Datum der Kiellegung	Datum des Stapellaufs	Datum des Beginns der Probefahrten	Datum des Eintritts in die Flotte
	Kleine Kreuzer.								
1	Marsala	1910/11	3 500	Regierungswerft	Castellamare	15. 2. 11	24. 3. 12	—	(1914)
2	Nino Bixio	1910/11	3 500	„	„	15. 2 11	30. 12. 11	9. 13	(1914)
3	Basilicata	1913 14	2 500	„	„	9. 8. 13	—	—	Ende 14
4	Campania	1913/14	25 00	„	„	9. 8. 13	—	—	
	Rußland.								
	Linienschiffe.								
1	Petropawlowsk	1908	23 000	Baltische Werft	St. Petersburg	16. 6. 09[1]	9. 9. 11	—	
2	Ssewastopol	1908	23 000	„	„	16 6. 09[1]	29. 6. 11	—	(1915)
3	Poltawa	1908	23 000	Admiralitätswerft	„	16. 6. 09[1]	10. 7. 11	—	
4	Gangut	1908	23 000	„	„	16. 6. 09[1]	7. 10. 11	—	
5	Alexander III.	1911	22 860	Russ. Schiffb. Gesellschaft	Nikolajew	7. 7. 12	—	—	
6	Imperatriza Maria	1911	22 860	„	„	7. 7. 12	1. 11. 13	—	(1916)
7	Jekatarina II.	1911	22 860	Nikolajewer Fabr. u. Werften	„	1. 9. 12	—	—	
	Panzerkreuzer.								
1	Nawarin	1912	32 500	Admiralitätswerft	St. Petersburg	19.12.12[1]	—	—	
2	Borodino	1912	32 500	„	„	19.12.12[1]	—	—	(1916)
3	Kinburn	1912	32 500	Baltische Werft	„	19.12.12[1]	—	—	
4	Ismail	1912	32 500	„	„	19.12.12[1]	—	—	
	Kleine Kreuzer.								
1	Admiral Butakow	1912	7 000	Putilow	St. Petersburg	29.11.13[1]	—	—	
2	Admiral Spiridow	1912	7 000	„	„	29.11.13[1]	—	—	
3	Swjätlana	1912	7 000	Russ. Gesellsch. f. Geschosse u. Kriegsmaterial	Reval	7. 12. 13[1]	—	—	(1917)
4	Admiral Greigh	1912	7 000			7. 12. 13[1]	—	—	
5	Murawjew Amurski	1912	4 500	Schichau	Elbing	22. 9. 13[1]	—	—	(7. 14)
6	Newelskoj	1912	4 500	„	„	22. 9. 13[1]	—	—	(10. 14)
7	Admiral Lasarew	1912	7 000	Ges. d. Nikolajewer Werften	Nikolajew	1. 11. 13[1]	—	—	—
8	Admiral Nachimow	1912	7 000	Russ. Schiffbaugesellschaft	„	1. 11. 13[1]	—	—	—

[1]) Datum der Kielweihe.

Österreich-Ungarn.

Linienschiffe.

Nr.	Name	Jahr	Tonnen	Werft	Ort				
1	Tegetthoff	1910	20 300	Stabilimento Tecnico	Triest	24. 9. 10	21. 3. 12	23. 2. 13	1. 7. 13
2	Prinz Eugen	1910	20 300	"	"	15. 1. 12	30. 11. 12	—	(Anf. 14)
3	Szent István	1910	20 300	Danubius	Fiume	29. 1. 12	(1. 14)	—	(Ende 14)

Kleine Kreuzer.

Nr.	Name	Jahr	Tonnen	Werft	Ort				
1	Saida	1910	3 500	Cantiere Triestino	Monfalcone	9. 9. 11	26. 10. 12	—	1913
2	Helgoland	1910	3 500	Danubius	Fiume	28. 10. 11	23. 11. 12	—	(Anfang 14)
3	Novara	1911	3 500	"	"	9. 2. 12	15. 2. 13	—	(Anfang 14)

Argentinien.

Linienschiffe.

Nr.	Name	Jahr	Tonnen	Werft	Ort				
1	Rivadavia	1910	28 000	Fore River Co.	Quincy	25 5. 10	26. 8. 11	16. 9. 13	(1914)
2	Moreno	1910	28 000	New York Shipb. Co.	Camden	9. 7. 10	23. 9. 11	—	(1914)

Brasilien.

Linienschiffe.

Nr.	Name	Jahr	Tonnen	Werft	Ort				
1	Rio de Janeiro	1907	28 000	Armstrong	Elswick	14. 9. 11	22. 1. 13	—	(1914)

Chile.

Linienschiffe.

Nr.	Name	Jahr	Tonnen	Werft	Ort				
1	Almirante Latorre	1911	28 500	Armstrong	Elswick	15. 12. 11	27. 11. 13	—	(12. 14)
2	Almirante Cochrane	1911	28 500	"	"	22. 1. 13	—	—	(3. 15)

Dänemark.

Nr.	Name	Jahr	Tonnen	Werft	Ort				
1	Niels Juel	1911/12	3 740	Königliche Werft	Kopenhagen	9. 13	—	—	—

Lfde. Nr.	Schiffsname	Bauprogramm	Deplacement t	Bauwerft	Ort	Datum der Kiellegung	des Stapellaufs	des Beginns der Probefahrten	des Eintritts in die Flotte
	Griechenland.								
	Panzerkreuzer.								
1	Salamis	1912	19 500	Vulcan	Hamburg	23. 7. 13	—	—	(1915)
	Norwegen.								
	Panzerschiffe.								
1	Björgvin	1912	5 000	Armstrong	Elswick	.	—	—	} (Ende 14)
2	Nidaros	1912	5 000	"	"	.	—	—	
	Schweden.								
	Panzerkreuzer								
1	Sverige	1912	6 800	Götawerken	Gotenburg	15. 2. 13	—	—	—
	Spanien.								
	Linienschiffe.								
1	España	1909	15 700	Regierungswerft	Ferrol	4. 1. 10	5. 2. 12	8. 13	9. 13
2	Alfonso XIII.	1909	15 700	"	"	23. 2. 10	7. 5. 13	—	(Sommer 14)
3	Jaime I.	1909	15 700	"	"	5. 2. 12	—	—	(Sommer 15)
	Türkei.								
	Linienschiffe.								
1	Reschadieh	1911	23 500	Vickers	Barrow	6. 12. 11	3. 9. 13	—	(1914)

— Flottentätigkeit. Während des Winters 1912/13 hielt die schwedische Regierung in Anbetracht der gespannten politischen Verhältnisse die Indienststellung eines Teiles der Seestreitkräfte für notwendig. Diese für Schweden ungewöhnliche Maßnahme brachte der Marine eine Reihe wichtiger Erfahrungen. Der Flottenchef zeigte ihr Ergebnis in seinem Jahresbericht, in dem er die Verlängerung der Dienstpflicht von 300 Tagen auf 2 Jahre, die ständige Kriegsbereitschaft aller Teile der Flotte und das Ausscheiden der veralteten Schiffe befürwortete.

— Flugwesen. Im schwedischen Marineflugwesen konnte durch die Mittel einer privaten Sammlung der erste Anfang gemacht werden durch Ankauf dreier Flugzeuge in Frankreich. Ob die beschafften Typen, ein Farman-, ein Donnet-Lévêque- und ein Nieuport-Flugzeug, befriedigen, wird abzuwarten sein; alle drei Apparate hatten kurz nach ihrer Ablieferung im Herbst 1913 bei ihren ersten Flügen Unfälle und wurden mehr oder weniger stark beschädigt.

G.

Spanien. Das Flottenbauprogramm vom Jahre 1908 ist noch nicht zu Ende geführt worden, gegen das Vorjahr ist aber ein erheblicher Fortschritt zu verzeichnen. Linienschiff „España" ist vollkommen fertiggestellt und hat die Probefahrten zur Zufriedenheit erledigt. „Alfonso XIII." ist in diesem Jahre vom Stapel gelassen worden. Der Stapellauf des dritten Linienschiffes, „Jaime I.", war für Dezember 1913 geplant, scheint aber erst Anfang 1914 erfolgen zu sollen. Beide Schiffe werden voraussichtlich 1915 kriegsbereit sein. Von den 3 Zerstörern ist noch keiner und von den 24 Torpedobooten nur eine verhältnismäßig kleine Anzahl fertiggestellt worden.

Dem Ausbau der spanischen Flotte ist in diesem Jahre erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet worden. Der Marineminister hat der Kammer im Oktober ein neues Flottengesetz vorgelegt, das zwar noch nicht beraten worden ist, dessen Annahme aber gesichert zu sein scheint. Es sieht den Bau von 3 Linienschiffen zu je 21 000 t und 2 Kleinen Kreuzern zu je 3000 t und 28 bis 29 kn Geschwindigkeit vor. Außerdem werden 6 Zerstörer und acht 400 t-Unterseeboote gefordert. Ferner sollen die Kriegshäfen Ferrol, Cadiz und Carthagena ausgebaut werden. Besonders Carthagena ist als Stützpunkt Spaniens im Mittelmeer geplant. Die Kosten des neuen Flottenbauprogramms werden auf etwa 180 Mill. ℳ veranschlagt.

Türkei. Mit dem griechisch-türkischen Friedensschluß scheint ein neuer Zug in die türkische Marine gekommen zu sein. Man hat eingesehen, daß die bisherige Organisation, die die türkische Flotte während des italienisch-türkischen Krieges zu untätigem Liegen in den Dardanellen verdammte, falsch war. Anderseits führten die gelegentlichen späteren Erfolge des Kreuzers „Hamidieh" den Wert gefechtsfähiger, gut geführter Schiffe klar vor Augen. Dies führte zu einer noch vor Jahresschluß in Angriff genommenen durchgreifenden Reorganisation der Flotte, deren Hauptpunkte sind: Bildung von 2 Geschwadern, gänzliche Umgestaltung der Ausbildung und Zusammensetzung des Offizierkorps, Umwandlung der Marineverwaltung, an deren Spitze fortan ein Seeoffizier stehen soll, Ausbau des Arsenals von Ismid und Bau eines großen Schwimmdocks von 40 000 t Tragfähigkeit und endlich bedeutende Vergrößerung der Flotte, teils durch Ankauf älterer Schiffe fremder Mächte, teils durch Bestellung neuer Schiffe nach einem von Admiral Limpus vorgebrachten Marineprogramm. Dieses Programm sieht die Bestellung von 2 Großkampfschiffen von 23 000 t, 1 größeren und 1 Kleinen Kreuzer, 4 Zerstörern und 1 Unterseeboot vor. Über den Ankauf fremder Schiffe sind die Verhandlungen noch nicht endgültig abgeschlossen.

Im Laufe des Jahres liefen vom Stapel das Großkampfschiff „Reschadieh“ (bisher „Mehmed Reschad V“ genannt) und der Minenleger „Nusrat“, letzterer auf der Germaniawerft zu Kiel.

Fertiggestellt wurden 3 Kanonenboote.

Bs.

Monatsrundschau.

Deutschland. Die Hochseeflotte. Das I. Geschwader, die Großen Kreuzer und die V. Torpedobootsflottille sind nach Wilhelmshaven, das II. Geschwader, S. M. S. „Friedrich der Große“, die Kleinen Kreuzer und die II. Flottille sind nach Kiel detachiert. S. M. SS. „Wittelsbach“, „München“, „Arcona“ und „Magdeburg“ sowie die I. Torpedobootsflottille sind aus dem Flottenverbande entlassen. Die I. Torpedobootsflottille hatte am 16. November in Dienst gestellt. — Die von der Hochseeflotte detachierte Division, bestehend aus den Linienschiffen „Kaiser“, „König Albert“ und dem Kleinen Kreuzer „Straßburg“, hat am 9. Dezember Wilhelmshaven verlassen und die Erprobungsreise nach der afrikanischen Westküste und der südamerikanischen Ostküste angetreten. Ihre Führung ist dem bisherigen Direktor der Marine-Akademie anvertraut worden. Die Dauer der Reise ist bis ungefähr in den Mai des kommenden Jahres vorgesehen.

— Das Lehrgeschwader. Am 14. Dezember trat im Kieler Hafen das Lehrgeschwader zusammen, bestehend aus „Friedrich Carl“, „Magdeburg“, „München“, „Cöln“ (mit dem 3. Admiral des Aufklärungsverbandes an Bord), „Hamburg“ und drei Torpedobootsflottillen. Der Chef des Geschwaders setzte seine Flagge auf „Friedrich Carl“. Am 15. früh $8^1/_2$ Uhr ging das Geschwader in See. Die Übungen finden in der Ostsee zwischen der Kieler Bucht und Rügen statt. Am 21. Dezember läuft das Geschwader in Kiel wieder ein, um sich aufzulösen.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Kreuzergeschwader. S. M. S. „Scharnhorst“ 26. 11. Nagasaki 27. 11. — 29. 11. Schanghai 9. 12. — 10. 12. Nimrodsund 16. 12. — 19. 12. Hongkong.

S. M. S. „Gneisenau“ 4. 11. Tsingtau.

S. M. S. „Nürnberg“ zur westamerikanischen Station detachiert.

S. M. S. „Leipzig“ 27. 10. Tsingtau 5. 12. — 7. 12. Nagasaki 10. 12. — 17. 12. Ilo-Ilo (Philippinen) 20. 12. — 22. 12. Zamboanga 27. 12.

S. M. S. „Emden“ 26. 11. Nagasaki 28. 11. — 30. 11. Schanghai.

Ostasiatische Station. S. M. S. „Iltis“ 15. 11. Schanghai 6. 12. — 7. 12. Nanking 11. 12. — 12. 12. Tschingkiang 14. 12. — 16. 12. Schanghai 18. 12. — 18. 12. Nanking 27. 12.

S. M. S. „Jaguar“ 7. 11. Hankau.

S. M. S. „Tiger“ 25. 10. Schanghai 17. 11. — 18. 11. Futschau 20. 11. — 21. 11. Swatau 23. 11. — 24. 11. Hongkong 1. 12. — 2. 12. Hoihow 3. 12. — 3. 12. Pakhoi 6. 12. — 8. 12. Hongkong 12. 12. — 12. 12. Canton 17. 12. — 18. 12. Macao 20. 12. — 21. 12. Hongkong.

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, hinter ihm das der Abfahrt.

S. M. S. „Luchs" 14. 11. Tsingtau 16. 12. nach Amoy 27. 12.

S. M. S. „Vaterland" 14. 11. Nanking 27. 11. — 30. 11. Schanghai.

S. M. S. „Tsingtau" 15. 10. Hongkong 20. 12. — 21. 12. Canton.

S. M. S. „Otter" 14. 11. Itschang 24. 11. — 25. 11. Schasi 29. 11. — 30. 11. Chenlingfoo 2. 12. — 2. 12. Hankau 8. 12. — 8. 12. Kiukiang 10. 12. — 11. 12. Nanking 13. 12. — 13. 12. Schanghai.

S. M. Torpedoboot „S 90" 26. 11. Nagasaki 28. 11. — 30. 11. Schanghai 13. 12. — 16. 12. Schanghai 17. 12. — 19. 12. Tsingtau.

S. M. Torpedoboot „Taku" 17. 10. Tsingtau.

Australische Station. S. M. S. „Condor" 22. 11. Ponape (Ostkarolinen) 29. 11. — 5. 12. Yap (Westkarolinen) 9. 12. — 20. 12. Batavia.

S. M. S. „Cormoran" 17. 11. Truck (Ostkarolinen) 23. 11. — 29. 11. Yap (Westkarolinen) 7. 12. — 10. 12. Guam (Mariannen) 15. 12. — 16. 12. Saipan (Mariannen) 18. 12. — 23. 12. Yap 28. 12.

S. M. S. „Planet" 3. 7. Matupi (Neupommern).

Ostafrikanische Station. S. M. S. „Seeadler" 16. 8. Daressalam 1. 12. — 3. 12. Mikindani 7. 12. — 8. 12. Lindi 12. 12. — 13. 12. Daressalam 16. 12. — 16. 12. Zanzibar 20. 12. — 20. 12. Daressalam.

S. M. S. „Geier", siehe Mittelmeer.

S. M. S. „Möwe" 22. 11. Daressalam 16. 12. nach Mafia 21. 12. Daressalam.

Westafrikanische Station. S. M. S. „Panther" 21. 10. Duala (Kamerun).

S. M. S. „Eber" 12. 11. Corisco-Bucht — 15. 12. Duala.

Ostamerikanische Station. S. M. S. „Bremen" 8. 11. Vera Cruz 15. 11. — 15. 11. Tampico 19. 11. Vera Cruz 26. 11. — 27. 11. Tampico 29. 11. — 30. 11. Vera Cruz 4. 12. — 5. 12. Tampico 18. 12. Veracruz.

Westamerikanische Station. S. M. S. „Nürnberg" 11. 11. Mazatlan 16. 11. — 17. 11. San Blas (Mexiko) 19. 11. — 20. 11. Manzanillo 24. 11. — 25. 11. San Blas 29. 11. — 29. 11. Mazatlan — 5. 12. San Blas — 17. 12. Manzanillo.

Mittelmeer. S. M. S. „Goeben" 12. 11. Alexandrette 27. 11. — 27. 11. Beirut 1. 12. — 1. 12. Alexandrien 9. 12. — 11. 12. Alexandrette 15. 12. — 17. 12. Adalia (Südküste Kleinasiens) 17. 12. — 19. 12. Smyrna.

S. M. S. „Breslau" 3. 11. Alexandrette 20. 11. — 20. 11. Mersina 26. 11. — 28. 11. Port Said 2. 12. — 3. 12. Jaffa 5. 12. — 5. 12. Haifa 5. 12. — 8. 12. Alexandrette.

S. M. S. „Loreley" 24. 10. Konstantinopel.

S. M. S. „Geier" 10. 10. Triest (Werftüberholung).

Schulschiffe. S. M. S. „Hansa" 18. 11. Venedig 27. 11. — 29. 11. Callao 14. 12. — 18. 12. Alexandrien.

S. M. S. „Hertha" 20. 11. Port au Prince (Haiti) 25. 11. — 26. 11. Kingston (Jamaika) 5. 12. — 10. 12. Port of Spain (Trinidad).

S. M. S. „Victoria Louise" 17. 11. Beirut 20. 11. — 23. 11. Marmaritza (Kleinasien) 4. 12. — 8. 12. Smyrna 16. 12. — 18. 12. Piräus 29. 12.

S. M. S. „Vineta" 6. 12. Para (Nordbrasilien) 7. 12. — 12. 12. Port of Spain (Trinidad) 27. 12.

Detachierte Division. S. M. SS. „Kaiser", „König Albert", „Straßburg" — Wilhelmshaven 9. 12. — 15. 12. („Straßburg") und 17. 12. Las Palmas.

Ablösungstransporte. D. „Eleonore Woermann", mit der von „Panther" abgelösten Besatzung (Heimreise), Duala (Kamerun) 8. 11. — 29. 11. Boulogne 29. 11. — 1. 12. Hamburg.

R. P. D. „Prinzeß Alice", mit dem Fähnrichstransport für das Kreuzergeschwader (Ausreise), Hamburg 16. 10. — 1. 12. Schanghai.

R. P. D. „Bülow", mit dem Rekrutentransport für die Marine-Feldbatterie des III. Seebataillons (Ausreise), Bremerhaven 29. 10. — 17. 12. Tsingtau.

R. P. D. „Rhenania", mit dem Ablösungstransport für S. M. S. „Möwe" (Ausreise), Hamburg 2. 11. — 8. 12. Daressalam.

R. P. D. „Amerika" bzw. „Prinz Joachim", mit dem Leutnantstransport für S. M. S. „Nürnberg" (Ausreise), Hamburg 6. 11. — 2. 12. Panama 2. 12. — 19. 12. Manzanillo.

R. P. D. „Rhenania" bzw. von Zanzibar ab R. P. D. „Adolf Woermann", mit der von S. M. S. „Möwe" abgelösten Besatzung (Heimreise), Daressalam 14. 12.

R. P. D. „Yorck", mit den vom Kreuzergeschwader abgelösten Offizieren usw. (Heimreise), Schanghai 6. 12. — 9. 12. Hongkong 9. 12. — 14. 12. Singapore 14. 12.

— Stapellauf. Am 29. November lief auf der Danziger Schichauwerft der Große Kreuzer „Lützow" von Stapel. Der Feier wohnten vier Familienangehörige der direkten Nachkommenschaft des Freiheitshelden v. Lützow bei. Die Taufe vollzog der Oberküchenmeister des Kaisers, Graf Pückler.

— Indienststellung. IV. Torpedobootsflottille am 1. Dezember in Wilhelmshaven.

— Außerdienststellung. I. Minensuch-Division am 11. Dezember in Wilhelmshaven.

Fischereikreuzer „Zieten" hat am 15. Dezember die Besatzung reduziert.

— Marineluftfahrwesen. Das zur Ausbildung von Luftschiffsbesatzungen von der „Delag" ermietete Luftschiff „Sachsen" ist am 7. Dezember von Dresden aufgestiegen und am 8. wohlbehalten in der Marineluftschiffstation Fuhlsbüttel eingetroffen. Das unter Führung des bekannten Dr. Eckener fahrende Schiff war im Nebel zunächst über Fuhlsbüttel weggeflogen und unweit von dort bei der Ortschaft Quickborn gelandet. Die Ausbildung der Marinemannschaften und Offiziere wird von Fuhlsbüttel aus planmäßig fortgesetzt; in ähnlicher Weise geschieht die Ausbildung des in Frankfurt/Main kommandierten Marineluftschiff-Detachements an Bord des gleichfalls ermieteten Luftschiffs „Victoria Louise".

Teile des Wracks des in der Nordsee verunglückten Marineluftschiffs „L 1" wurden durch das Schleppnetz eines Hamburger Fischdampfers nordwestlich von Helgoland aufgefischt. Der Dampfer bezeichnete die Stelle durch eine Boje, und die Marine entsandte sogleich nach Einlaufen der Meldung Werftdampfer und Torpedoboote zum besseren und endgültigen Markieren des vermutlichen Liegeortes des ganzen Wracks ab, um unverzüglich Bergungsversuche anstellen zu können. Weder diesen Fahrzeugen noch dem Fischdampfer selber ist es aber seither gelungen, den bezeichneten Fundort wiederzufinden. Die Boje ist vermutlich durch die schweren Weststürme der letzten Tage abgerissen oder vertrieben.

Um den Bau von Wasserflugzeugen aus deutschem Material und mit deutschen Motoren nach Möglichkeit fördern zu helfen, hat der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts zu dem im August 1914 in Warnemünde geplanten Wasserflugzeugwettbewerb gleichfalls namhafte Geldsummen für Preise usw. ausgesetzt.

— Hochseefischerei. Das Reichs-Marine-Amt beabsichtigt, auf den Fischereischutzfahrzeugen die Fischereischule weiter auszugestalten. Die Maßnahme bezweckt,

unbemittelten Mannschaften, die dem Fischergewerbe angehören, Gelegenheit zu geben, die Prüfung als Schiffer auf kleiner Fahrt abzulegen, ohne eine Navigationsschule zu besuchen. Es können auf diese Weise Fischer, denen die Mittel zur Ausbildung auf einer Navigationsschule fehlen, ihrem Gewerbe erhalten bleiben.

Hierzu sei bemerkt, daß Deutschland jährlich über 30 Mill. ℳ allein für die Einfuhr von Heringen aus dem Auslande an fremde Fischereibetriebe zahlt.

— Die einjährigen Friedensübungen der Seeoffiziere der Reserve. Vom Jahre 1914 ab ist beabsichtigt, bis zu 20 Seeoffiziere des Beurlaubtenstandes der Marine zu einjährigen, freiwilligen Friedensübungen in der Flotte heranzuziehen. Es darf angenommen werden, daß diese Übungen in den weitesten Kreisen der Seeoffiziere des Beurlaubtenstandes der Marine vollen Beifall finden werden; denn sowohl bei den in Frage kommenden Marinebehörden als auch bei den Offizieren des Beurlaubtenstandes herrscht die Überzeugung, daß die verschiedenen kurzen Pflichtübungen der Reserveoffiziere in der Front heute nicht mehr genügen, um ihnen die unbedingt erforderliche Ausbildung für den Kriegsfall zukommen zu lassen. Und zwar sprechen dafür zwei Gründe: 1. Die überaus schnellen Fortschritte der Technik auf allen Gebieten des Waffenwesens, die fortdauernd einschneidende Änderungen mit sich bringen; 2. das Anwachsen der Schiffsgrößen, verbunden mit immer komplizierter werdenden inneren Einrichtungen. Die Übungen werden nach einem besonderen Ausbildungsplan erfolgen, der den Seeoffizieren des Beurlaubtenstandes praktisch und theoretisch weitgehende Kenntnisse in allen Zweigen des Frontdienstes gewähren wird. Einen Ausgleich bietet die Marineverwaltung in der Erhöhung der zustehenden Bezüge und in der Gewährung eines Einkleidungsgeldes von 600 ℳ.

— Hebung der militärischen Stellung der Deckoffiziere. Während bisher die Deckoffiziere den Unteroffizieren gegenüber, die sich nicht mit ihnen in demselben, bestimmt abgegrenzten Dienstbereich befinden, nur die Stellung des „älteren Kameraden" einnehmen, ist jetzt eine Bestimmung getroffen, wonach alle Deckoffiziere und die Unteroffiziere mit Offiziersäbel für sämtliche Unteroffiziere als „im Dienstrange Höhere" gelten. Ferner ist die Grußpflicht der Deckoffiziere den Zivilbeamten in Uniform gegenüber aufgehoben und besteht nur noch gegenüber den oberen Militärbeamten der Marine und des Heeres. Gelinder Arrest und geschärfter Kammerarrest sind als Disziplinarstrafen, soweit das Militärstrafgesetzbuch dem nicht entgegensteht, abgeschafft; Haft und Untersuchungshaft werden von den Deckoffizieren nach den für Offiziere gültigen Bestimmungen verbüßt, die Strafbücher für Deckoffiziere werden getrennt von denen der Mannschaft, und zwar durch einen Offizier, geführt.

Außerdem sieht der Marineetat für 1914 eine nicht unerhebliche Aufbesserung der Deckoffiziergehälter vor.

— Deutsche Werften. Der Schiffbaufirma „Nordsee-Werke" in Emden ist seitens der argentinischen Regierung die Lieferung eines Schwimmdocks von 4000 t Tragkraft für den Hafen von Buenos Aires übertragen worden.

— Der Jahresabschluß über den Betrieb des Kaiser-Wilhelm-Kanals, der für das Jahr 1912 vorliegt, zeigt in erfreulichster Weise einen lebhaften Aufschwung in dem Reinertrag der Betriebsergebnisse. In den ersten 6 Jahren nach seiner Fertigstellung schloß der Kanal mit einem jährlich allerdings geringer werdenden Defizit ab. Erst im 7. Jahre erschien der erste Überschuß von 57 000 ℳ, um sich bis 1911 auf 800 000 ℳ zu steigern. Das Jahr 1912 brachte dann endlich die erste siebenstellige Zahl, nämlich 1 200 000 ℳ ein. Die Zahl der Schiffe, die den Kanal im letzten Jahre durchfuhren, beträgt mehr als 57 000.

— Der 18. Oktober auf dem Kreuzer „Leipzig“. Der Hundertjahrestag der Völkerschlacht bei Leipzig wurde von dem Patenschiffe der Stadt in Schanghai mit einem Festgottesdienst begangen, zu dem die deutsche Kolonie geladen war. Nach der Feier ging von dem Kreuzer an die Patenstadt folgendes Telegramm ab:

Schanghai, den 18. Oktober 1913.

An den Magistrat der Stadt Leipzig.

»Bei der hundertjährigen Wiederkehr der ruhmreichen Tage des Völkerringens auf Leipzigs Schlachtfeldern gedenkt im Fernen Osten seiner Patenstadt mit herzlichen Grüßen und Wünschen

Kreuzer „Leipzig“.«

Darauf ist als Antwort eingelaufen:

Leipzig, den 18. Oktober 1913.

Kreuzer „Leipzig“, Schanghai.

„Für liebenswürdiges Gedenken am heutigen bedeutungsvollen Erinnerungstage freudigsten Dank. Mit herzlichsten Wünschen für glückliche Fahrt grüßt in treuem Gedenken

Rat der Stadt Leipzig.
Dr. Dittrich, Oberbürgermeister.“

T. T.

⚜

England. Allgemeines. Die Streikbewegung in Irland dauert noch immer an. Wie ernst die Regierung die Unruhen beurteilt, zeigt ihr Erlaß, der die Einfuhr von Waffen und Muniton nach Irland verbietet, sowie von allem, was zu deren Herstellung dienen könnte, außer wenn ihr Bestimmungszweck keine Bedenken erregen kann. In gleicher Weise wird der Transport der gleichen Artikel längs der Küste verboten. Dagegen ist der Streik der Eisenbahnangestellten in Südwales beendet. Auch scheint der beabsichtigte Streik der Postbeamten (s. Dezemberheft) an der Festigkeit der Regierung zu scheitern. Seit dem großen Kohlenarbeiterstreik im Jahre 1912 ist das englische Wirtschaftsleben fast andauernd durch größere und kleinere Streiks in Atem gehalten worden.

— Marinepolitik. Ein englisches Fachblatt stellt die Einbringung eines Nachtragsetats von rund 80 Mill. ℳ in Aussicht. Der Nachtrag wird begründet mit früherer Inbaugabe von 3 Linienschiffen — als Ersatz der drei kanadischen —, erhöhter Bautätigkeit der Privatwerften, Bestellung von 10 Luftschiffen, Neueinrichtung von Flugstützpunkten, allgemeinen Ausgaben für Flugzwecke, Übernahme der Luftschiffe der Armee mit dem dabei ausgebildeten Personal von rund 12 Offizieren und 200 Mann. Damit würde der Etat zum ersten Male die Summe von 1 Milliarde ℳ nicht unwesentlich übersteigen. Bisher hat sich allerdings diese Nachricht noch nicht bestätigt.

Über den neuen Etat verlautet, daß er den Bau von 4 Großkampfschiffen, wie s. Zt. vom Ersten Lord angekündigt, vorsehen wird. Die Personalvermehrung soll 4000 Köpfe betragen.

Der Entschluß Neuseelands, wegen Nichtinnehaltung der 1909 von der Admiralität versprochenen Verstärkung der Seestreitkräfte im Stillen Ozean nunmehr zum Bau einer eigenen Marine unter Fortfall des bisher an das Mutterland gezahlten Marinebeitrags überzugehen, wird von der englischen Presse mit sehr gemischten Gefühlen aufgenommen. An der Tatsache ist nach den Erklärungen des Verteidigungs-

ministers Mr. Allen, die er bei der zweiten Lesung der Marinevorlage abgab, nicht mehr zu zweifeln. „Die „New Zealand“ wurde nicht, wie beabsichtigt, ein Zuwachs der Stärke des Weltreiches, sondern erleichterte lediglich den britischen Steuerzahlern ihre Bürde. Unser Land sah Abmachungen getroffen und gebrochen. Selbstachtung verbot das Hinausschieben unserer Seeverteidigung auf unbestimmte Zeit. Unsere Regierung ist nicht verantwortlich für das Fehlschlagen der Abmachungen von 1909. Nichts wurde drei Jahre hindurch für ihre Durchführung getan.“

Die englische Presse macht der Admiralität wegen Nichterfüllung ihrer Versprechungen heftige Vorwürfe und glaubt angesichts der geringen Bevölkerungszahl Neuseelands, daß die Bemannung der neuseeländischen Schiffe mit eigenem Personal große Schwierigkeiten machen wird, wenn die Personalfrage nicht überhaupt diese neue Politik Neuseelands zum Scheitern bringen wird.

Seitens der „Imperial Maritime League“ ist ein offener Brief an den Premierminister und den Führer der Opposition gerichtet worden, der von 50 Flaggoffizieren unterzeichnet ist und der die Indiensthaltung des V. Linienschiffsgeschwaders mit voller Besatzung fordert. Begründet wird die Forderung damit, daß Deutschland in dem bekannten „selected moment“ 21 Linienschiffe gegen 19 englische einsetzen könnte. Hierbei wird vorausgesetzt, daß zu diesem Zeitpunkt das IV. Geschwader in Gibraltar liegt und sich 6 Großkampfschiffe in Reparatur befinden, entsprechend dem Jahresdurchschnitt von 25 bis 30 v. H. der Gesamtstärke der Linienschiffe. Diese Voraussetzungen für die Forderung sind bezeichnend.

Die malaiischen Staaten werden für das Finanzjahr 1914 der Admiralität eine weitere Rate von über 30 Mill. ℳ zum Bau der „Malaya“ zur Verfügung stellen.

I. Flotte. Die Verbände der I. Flotte erledigten Ende November noch ausstehende Einzelübungen und gingen dann in die Heimatshäfen zur Erteilung von Weihnachtsurlaub in zwei Abschnitten. Wenn man die Dislokation dieser Verbände einschließlich Torpedo- und Unterseebootsflotillen für den gegenwärtigen Zeitpunkt mit der im Vorjahre vergleicht, zeigt sich deutlich, wie unbewölkt diesmal der politische Horizont um die Jahreswende ist.

Die in das Mittelmeer entsandten Streitkräfte der I. Flotte führten ihre Reise planmäßig durch. Das III. Kreuzergeschwader hat die Heimreise angetreten, um noch vor Weihnachten in der Heimat einzutreffen. Die 1. Division des I. Geschwaders bleibt dagegen entgegen früheren Absichten Weihnachten über in Gibraltar und kehrt erst Anfang des neuen Jahres nach England zurück. Die vor kurzem erlassene Verfügung der Admiralität, daß drei Zerstörer der „Tribe“-Klasse als Flottillenfahrzeuge der Zerstörerflottillen dienen sollten, ist bereits wieder aufgehoben worden. An ihrer Stelle treten für diesen Zweck ein die Kleinen Kreuzer „Fearleß“, „Arethusa“ und „Aurora“. Zum Teil betrachtet man jedoch auch diese Maßnahme nur als zeitweilig, da neuerdings die Kleinen Kreuzer möglichst zu Verbänden zusammengefaßt werden sollten.

— Sonstige schwimmende Streitkräfte. Der Schlachtkreuzer „New Zealand“ ist nach mehr als neunmonatiger Abwesenheit nach England zurückgekehrt, nachdem er auf seiner Weltreise mehr als 45 000 sm zurückgelegt und von etwa 600 000 Besuchern besichtigt worden ist. Daß diese lange Reise ohne jeden Maschinenschaden und Unfall verlaufen ist, darf als ein Zeichen für die Güte des Schiffes betrachtet werden.

„Invincible“ ist zur Vornahme einer umfangreichen Reparatur aus dem Mittelmeer nach Portsmouth gegangen. Größere Änderungen an den Geschützen sollen dabei vorgenommen werden.

Durch den Schlachtkreuzer „Indefatigable", der Anfang des neuen Jahres nach dem Mittelmeer abgehen soll, soll das Battle cruiser Squadron auf seine volle Stärke von 4 Schlachtkreuzern gebracht werden. Wie bekannt, sollte damit bis zur Rückkehr der „New Zealand" gewartet werden. Ebenso wird der Kleine Kreuzer „Weymouth" vom II. Leichten Kreuzergeschwader Anfang Januar nach dem Mittelmeer gehen.

— Personal. Admiral Sir Francis Bridgeman, der im Vorjahre unter viel erörterten Umständen von dem Posten des I. Seelords zurücktrat, ist wegen Erreichens der Altersgrenze verabschiedet. Infolgedessen sind befördert: Vizeadmiral John Denison zum Admiral, der gleich darauf seinen Abschied wegen Erreichens der Altersgrenze nahm, Vizeadmiral Sir Alfred Paget zum Admiral, Kontreadmiral Sir Colin Keppell und Sir Austin Gamble, früher in türkischen Diensten, zu Vizeadmiralen. Für diese und den verabschiedeten Kontreadmiral William Baker-Baker sind 3 captains zu Kontreadmiralen befördert.

Die Anzahl der Supplementary Lieutenants ist durch den Übertritt von 4 weiteren Offizieren der Royal Naval Reserve auf 51 gestiegen.

60 weitere Schüler von höheren Lehranstalten sollen im Juni 1914 zum direkten Eintritt in die Seeoffizierlaufbahn zugelassen werden. Ihr Eintrittsalter ist zwischen $17^1/_2$ und $18^1/_2$ Jahren.

Der I. Seelord bemerkte in einer öffentlichen Rede, daß Angehörige der Royal Naval Voluntary Reserve in Zukunft im Falle einer Mobilmachung auf jedes in Dienst gestellte Schiff verteilt werden sollten. Bisher wurde angenommen, daß sie an Land als Reserve für Ausfälle bleiben würden.

— Artillerie. Auf einem Fort der Insel Wight fanden kürzlich Schießversuche mit neuen Luftabwehrgeschützen gegen drei von einem Zerstörer mit hoher Fahrt geschleppte Kastendrachen statt; die Ergebnisse sollen außerordentlich befriedigt haben.

— Luftfahrt. Nach »Engineering« sollen die für die Admiralität bei Vickers im Bau befindlichen vier Luftschiffe als Schulschiffe für die Ausbildung des Personals und zum Gewinnen weiterer Erfahrungen im Bau der Luftschiffe dienen. Der offenbar inspirierte Artikel zeigt, daß die englische Admiralität die Bedeutung der großen Luftschiffe hoch einschätzt und sie nicht für eine leichte Beute der Flugzeuge hält, wie früher häufig in der Presse befürchtet wurde.

In dem letzten Monat hatte England den Verlust eines Marinefliegers zu beklagen, des tödlich verunglückten Captain Lushington, mit dem tags zuvor noch der Erste Lord, Mr. Churchill, einen Flug unternommen hatte.

Bei der Sopwith Co. ist ein Flugzeug für die Marine im Bau, das einen ganz bedeutenden Fortschritt im Marineflugwesen darstellen soll. Es mißt von einer Flügelspitze zur anderen 24,4 m, soll Einrichtung für FT von möglichst großer Reichweite, eine SK sowie Sitze für drei Personen bekommen. Die SK wird vorne aufgestellt, Führer und Funkentelegraphist sitzen dahinter. Zwei Austro-Daimler-Motoren zu je 120 PS sowie eine Maschine für den FT-Apparat sind vorgesehen. In etwa einem Monat sollen die Abnahmefahrten beginnen.

In Pembroke werden Flugversuche mit einem neuen Wasserflugzeug gemacht, das besonders schwer sein und zwei Schrauben haben soll, eine Luft- und eine Wasserschraube.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. In Esquimault (Kanada) ist der Bau eines Trockendocks von 351 m Länge geplant. Baukosten 12 bis 16 Mill. *M.*

Nach »Times« hat die Admiralität ein großes Gelände bei Killingholme an der Humber-Mündung gekauft, wahrscheinlich um Forts zu bauen, die die Humber-Mündung besser als bisher verteidigen können, sowie um die wertvollen Öldepots bei Killingholme-Haven, Grimsby und Immingham zu schützen. Wie erinnerlich, haben in Grimsby und Immingham im letzten Manöver die Landungen roter Truppen stattgefunden, die mit einem Erfolg für Rot endigten.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Nicht weniger als drei Großkampfschiffe liefen im Monat November vom Stapel. Außer dem bereits im Dezemberheft berichteten Stapellauf des Linienschiffes „Benbow“ fanden folgende Stapelläufe statt: Linienschiff „Emperor of India“ am 27. November in Barrow, Linienschiff „Warspite“ am 26. November in Devonport. Ebenso wie „Queen Elisabeth“ hat es Turbinen mit Reduktionsgetriebe. Torpedobootabwehrgeschütze 15,2 cm-K in Kasematten, vier 7,6 cm-K gegen Luftfahrzeuge. Seitenpanzer anscheinend 305 bis 330 mm über einen bedeutenden Teil des Schiffskörpers in und unter der Wasserlinie. Darüber ein 229 mm starker Panzer, der sich nach Heck und Bug auf 152 mm verjüngt. Die »Times« schreibt: „Man hat vermutet, daß das Deplacement bei späteren Schiffen verringert werden würde, aber das ist höchst unwahrscheinlich, da man in allen Ländern eine entgegengesetzte Richtung verfolgt.“

Ferner lief am 27. November das chilenische Linienschiff „Almirante Latorre“ bei Armstrong vom Stapel. Ein Fachblatt gibt folgende Angaben für dieses Schiff: Parsons-Hochdruckturbinen, Brown-Curtis-Niederdruckturbinen. Geschwindigkeit 22 kn („Nauticus“ 23 kn). Kohlenfassung 3500 t. Gürtelpanzer 229 mm, der sich bis auf 102 mm verjüngt (Bug und Heck sind nicht geschützt); darüber ein Panzer von 152 mm Dicke an seiner stärksten Stelle, der bis zum achtersten Turm reicht; Stärke des Turmpanzers 253 mm, des Kommandoturms 304 mm. Dreibeinmast, der sich nach achtern neigt, mit zwei Beobachtungsständen, einem hoch oben, dem anderen unter dem oberen Schornsteinrand.

Von Zerstörern liefen vom Stapel: „Laverock“ und „Victor“. Reine Ölfeuerung; Parsons-Turbinen.

Auf Stapel gelegt wurden: Linienschiff „Resolution“ und Zerstörer „Murray“ am 28. November bei Palmers in Yarrow.

Linienschiff „Iron Duke“ erledigte die 30stündige Probefahrt mit $^4/_5$ seiner Pferdestärken und das Anschießen der Geschütze zur vollen Zufriedenheit.

Beim Kleinen Kreuzer „Birmingham“ verlief das Anschießen der Geschütze zufriedenstellend. Seine 15,2 cm-K haben verbesserte Lafetten.

Zerstörer „Lysander“ hat seine Probefahrten mit Erfolg beendet und wird demnächst abgenommen werden.

Am „Centurion“ haben sich einige weitere Beschädigungen herausgestellt. Die Öltanks sind geleert worden, das Schiff fährt vorläufig nur mit Kohlenfeuerung. Es ist mit Scheinwerfern eines neuen Modells ausgerüstet. Die Versuche, die gegen Zerstörer angestellt wurden, sollen den Erwartungen nicht ganz entsprochen haben.

Das große Öllager von 20 Tanks am Nordufer des Humber ist nahezu fertiggestellt.

Kohlen. Die Admiralität hat Verträge mit den Kohlengruben von Wales über Lieferung von $1^1/_2$ Mill. t Kohlen zum Preise von 17,34 ℳ bis 19,89 ℳ für die Tonne abgeschlossen.

Aus einem Aufsatz in einem Fachblatt geht hervor, daß auf Linienschiffen und Schlachtkreuzern auch der erhöhte Heizeretat nicht ausreicht, so daß stets bei längerem Fahren mit großer Geschwindigkeit das Decksperſonal zum Kohlentrimmen heran-

gezogen werden muß. Das Blatt weist dabei auf den Vorteil reiner Ölfeuerung hin, durch den dieser Übelstand vermieden würde.

— Havarien. Beim Nachtangriff stieß der Zerstörer „Falcon“ mit dem Kleinen Kreuzer „Foresight“ zusammen und mußte mit eingedrücktem Bug eingeschleppt werden.

Torpedokanonenboot „Spanker“ ist in der Nähe des Kap Cavallo aufgelaufen.

Auf dem Torpedoschulschiff „Actaeon“ — einer alten hölzernen Fregatte — brach Großfeuer aus, das das Vorschiff bis zur Mitte des Schiffs fast völlig zerstörte. Zwei großen Pumpendampfern gelang es schließlich, das Feuer zu löschen.

Unterseeboot „C 14“ wurde von einem Werftfahrzeug gerammt und sank innerhalb 10 Minuten. Verluste an Menschenleben waren nicht zu beklagen. Das Boot ist inzwischen gehoben worden.

Sa.

Vereinigte Staaten von Amerika. Über die in Dienst befindlichen und zu Verbänden zusammengefaßten Seestreitkräfte der amerikanischen Marine soll zu Beginn des neuen Jahres, wie alljährlich, eine Übersicht gegeben werden.

A. Atlantische Flotte.

Flottenchef: Kontreadmiral Badger.

Flottenflaggschiff: „Wyoming“.

1. Division.
Chef: Kontreadm. Beatty.
„Arkansas“,
„Delaware“,
„Florida“,
„North Dakota“,
„Utah“.

2. Division.
Chef: Kontreadmiral Boush.
„Louisiana“,
„Michigan“,
„New Hampshire“,
„South Carolina“,
„Vermont“.

3. Division.
Chef: Kontreadmiral Fletcher.
„Rhode Island“,
„Georgia“,
„Nebraska“,
„New Jersey“,
„Virginia“.

4. Division.
Chef: Kontreadmiral Mayo.
„Connecticut“,
„Minnesota“,
„Kansas“,
„Ohio“.

Troß:

Vorratsschiff	„Celtic“,	Minenschiff	„San Francisco“,
=	„Culgoa“,		
Hilfsschiff	„Lebanon“,	Lazarettschiff	„Solace“,
Tender	„Ontario“,	Tender	„Sanoma“,
Reparaturschiff	„Panther“,	Reparaturschiff	„Vestal“,
Tender	„Patapsco“,	Tender	„Yankton“,
=	„Patuxent“,	Kohlendampfer	„Jason“.

Atlantische Torpedobootsflottille.

Chef: Kapitän zur See Sims.

Flaggschiff: „Dixie“, Tender.

1. Halbflottille.
„Flusser“,
„Lamson“,
„Preston“,
„Reid“,
„Smith“.

2. Halbflottille.
„Paulding“,
„Roe“,
„Drayton“,
„McCall“,
„Terry“.

3. Halbflottille.
„Henley“,
„Mayrant“,
„Perkins“,
„Sterett“,
„Walke“,
„Warrington“.

4. Halbflottille.
„Ammen" P,
„Burrows",
„Pattersen",
„Trippe".

5. Halbflottille.
„Jouett" P,
„Jenkins" P,
„Beale",
„Fanning",
„Jarvis".

6. Halbflottille.
(Neu zu bilden.)
„Cassin" P,
„Cummings",
„Duncan",
„Downes".

7. Halbflottille.
(Neu zu bilden.)
„Aylwin" P.
„Balch",
„Benham",
„Parker".

Atlantische Unterseebootsflottille.

Chef: Kapitänleutnant Edwards.

1. Halbflottille.
Tender „Severn",
Unterseeboote „C 1", „C 2", „C 3", „C 4", „C 5".
In Christobal zur Verteidigung des Panamakanals.

2. Halbflottille.
Tender „Tonopah",
Unterseeboote „D 1", „D 2", „D 3", „E 1", „E 2".

3. Halbflottille.
(Neu zu bilden.)
Tender „Ozark",
Unterseeboote „G 1", „G 2", später noch „G 3" und „G 4".

Atlantische Reserveflotte.

Chef: Kontreadmiral Caperton.

Panzerkreuzer „Tenessee" P,
Linienschiff „Alabama",
„ „Idaho",
„ „Illinois",
„ „Indiana",
Linienschiff „Jowa",
„ „Kearsarge",
„ „Kentucky",
„ „Maine",
„ „Massachusetts",
Linienschiff „Mississippi",
„ „Missouri",
Panzerkreuzer „Montana",
Geschützter Kreuzer „Salem",
Linienschiff „Wisconsin".

B. Pazifische Flotte.

Flottenchef: Kontreadmiral Cowles.

1. Division. Panzerkreuzer „California" P, „Maryland", „Pittsburgh", „South Dakota"; Vorratsschiff „Glacier".

Pazifische Torpedobootsflottille.

Chef: Kapitänleutnant Dodd.
Flaggschiff: Tender „Iris" P.

1. Torpedobootshalbflottille.
Torpedoboote „Whipple" P, „Paul Jones", „Perry", „Stewart", „Truxtun".

1. Unterseebootshalbflottille.
Tender „Alert" P,
Unterseeboote „F 1", „F 2", „F 3", „F 4".

Pazifische Reserveflotte.

Chef: Kontreadmiral Doyle.

Panzerkreuzer „Colorado" P, „Charleston", „Milwaukee", „St. Louis", „West Virginia"; Linienschiff „Oregon"; Geschützter Kreuzer „Raleigh", „Chattanooga", „New Orleans"; Tender „Fortune"; Unterseeboote „A 3", „A 5".

C. Asiatische Flotte.

Chef: Kontreadmiral Nicholson.

1. Division.
„Saratoga" P,
„Cincinnati",
„Galveston".

2. Division.
„Elcano",
„Helena",
„Quiros",
„Samar",
„Villalobos".

3. Division.
„Callao",
„Piscataqua",
„Wilmington".

4. Division.
„Monadnock",
„Monterey",
„Pampanga".

Troß.
„Abarenda",
„Ajax",
„Rainbow",
„Wompatuck".

Asiatische Torpedobootsflottille.

Chef: Korvettenkapitän Cole.

1. Torpedobootshalbflottille.
Tender „Pompey",
Torpedoboote „Bainbridge", „Barry", „Chauncey", „Dale", „Decatur".

1. Unterseebootshalbflottille.
Tender „Mohican",
Unterseeboote „A 2", „A 4", „A 6", „A 7", „B 2", „B 3".

— Allgemeines. Präsident Wilson hat am 2. Dezember den Kongreß mit einer Botschaft eröffnet, in der er sagte, daß nur die Absetzung Huertas geordnete Zustände in Mexiko herbeiführen könne. Er glaube aber, daß er nicht genötigt werde, seine Politik des wachsamen Abwartens zu ändern. Die Botschaft wurde mit großem Beifall aufgenommen, doch wird in der Presse darauf hingewiesen, daß der Sturz Huertas die Lage für die Vereinigten Staaten wenig bessern wird, da es sehr ungewiß ist, ob je wieder ein Präsident von den Eigenschaften und dem Entgegenkommen Maderos zur Macht gelangen wird.

Der neugewählte mexikanische Kongreß hat Huerta mit besonderen Machtvollkommenheiten ausgestattet.

— Marinepolitik. Marinesekretär Daniels hat dem Präsidenten den Jahresbericht für 1912/13 eingereicht. Er schlägt darin eine internationale Konferenz von Beamten der Kriegs- und Marineministerien zur dauernden Beschränkung der Rüstungskosten vor, da ein Feierjahr, selbst wenn es von allen Staaten angenommen würde, nur eine augenblickliche Erleichterung bedeutet. Der Bericht betont ferner die Notwendigkeit des Baues staatlicher Panzer- und Pulverfabriken, um die Trusts auszuschalten, und empfiehlt die Erwerbung von Ölfeldern und Raffinerien, um bei dem steigenden Bedarf der Marine die Ölbeschaffung zu angemessenen Preisen sicherzustellen. Der Ölpreis ist in den letzten 2 Jahren um das Doppelte gestiegen. Der Marinesekretär weist darauf hin, daß bereits englische Firmen die Hände nach den Ölquellen Mexikos ausstrecken, und empfiehlt die Pachtung von Ölfeldern am Atlantischen Ozean in den mittelamerikanischen Ländern und den Ankauf eigener Ölfelder für den Stillen Ozean in Kalifornien. Unter Aufstellung des Programms „Mehr Geld auf dem Wasser und weniger auf dem Lande" schlägt der Marinesekretär dem Kongreß für 1914 den Bau von 2 Großkampfschiffen, 8 Zerstörern und 3 Unterseebooten vor. Die Linienschiffe sollen je 63,75 Mill. *M* kosten.

Im Repräsentantenhause hat der Abgeordnete Hensley beantragt, daß sich die Vereinigten Staaten für den Churchillschen Vorschlag eines Feierjahres erklären sollen. Der Antrag wurde nach langer Debatte angenommen. Eine große New Yorker Zeitung bemerkt zu den Verhandlungen, nächstens solle durch Parlamentsbeschluß das Gesetz der Schwerkraft für ein Jahr außer Kraft gesetzt werden.

— Flottentätigkeit. Die Zerstörerflottille und die Unterseebootsflottille der Atlantischen Flotte haben bei San Pedro ihr Torpedoprüfungsschießen erledigt und sind zur Werftliegezeit auf die Werft Mare Island gegangen. Die I. Unterseebootshalbflottille, Boote „C 1 bis 5", ist mit ihrem Tender „Ozark" in Cristobal am Panamakanal stationiert worden, als dauernder Schutz für die atlantische Einfahrt des Kanals. Später wird „Ozark" durch den Tender „Severn" abgelöst werden. Torpedoschulschiff „Montgomery" stellt auf der Werft Philadelphia außer Dienst. Es wird durch Panzerkreuzer „Montana" ersetzt.

— Schiffe im Auslande. Kanonenboot „Delphin" ist nach den Dominikanischen Gewässern entsandt worden. Am 15. Dezember finden in der Republik San Domingo die Wahlen statt.

— Personal. Die Mannschaftsstärke ist bis zum 20. November auf 49 854 Mann gestiegen. Man hofft, am 1. Januar 1914 den Etat von 51 500 Mann aufgefüllt zu haben.

— Neubauten. Linienschiff „Nevada" soll Ende März oder Anfang April 1914 in Quincy, Mass., vom Stapel laufen. Der Marinesekretär hat den Einbau eines Lese- und Schreibzimmers für Mannschaften auf dem im Bau befindlichen Linienschiff „New York" angeordnet. Der Raum soll gleichzeitig der Besatzung als



Empfangsraum für Gäste dienen und die Mannschaftsbibliothek aufnehmen. Auf den fertigen Schiffen sollen ähnliche Räume eingebaut werden.

Torpedoboot „Parker“ erreichte bei einer vorläufigen Probefahrt die Geschwindigkeit von 30,33 kn, gefordert sind 29,5 kn.

Zerstörer „Henley“ hat eine Höchstgeschwindigkeit von 30,3 kn erreicht. Nach Äußerung von Offizieren des Bootes hätte eine um 2 bis 3 kn größere Geschwindigkeit erreicht werden können, wenn nicht seit der Explosion auf dem Zerstörer „Walke“ Bestimmungen über die Begrenzung des Druckes im Turbinengehäuse erlassen worden wären.

Das neu zur Flotte getretene Linienschiff „Texas“ ist das erste Schiff, das mit 35,6 cm-Geschützen L/45 ausgerüstet ist. »Scientific American« gibt folgende Angaben für dieses Geschütz: Geschoßgewicht 700 kg, Anfangsgeschwindigkeit 793 m, größte Schußweite 19 000 m; das Geschoß durchschlägt auf 9000 m Entfernung einen Krupp-Panzer von 400 mm Stärke. Das Deplacement beträgt bei voller Ausrüstung 28 000 t. Der Gürtelpanzer ist an seiner stärksten Stelle 305 mm, der Turmpanzer 356 mm stark. Als Triebkraft hat „Texas“ vierzylindrige Dreifachexpansionsmaschinen mit zwei Schraubenwellen, im Gegensatz zu „New York“, die Parsons-Turbinen und vier Schrauben erhält. Heizmaterial 2850 t Kohlen, 124 t Öl; geforderte Geschwindigkeit 21 kn, bei den Probefahrten soll das Schiff 22,5 kn gelaufen haben. Auf den beiden an der Bordwand stehenden Ladebaummasten sind in der Höhe von etwa 20 m über Wasser Plattformen angebracht, die je zwei Scheinwerfer tragen.

Eine neue Turbinenübertragung ist von Westinghouse für die Cleveland Electric Illuminating Cy erbaut worden; sie soll einen Wirkungsgrad von 98 v. H. erreicht haben. Die Schraubenwelle trägt zwei Trommeln, die mit entgegengesetzten Schneckengängen versehen sind. In diese greifen die Schneckengetriebe der Vorwärts- und Rückwärtsturbine ein, die zu beiden Seiten der Schraubenwelle aufgestellt sind. Die Schraubenwelle ist auf hydraulischen Kolben gelagert, deren Zylinder durch Rohre mit den Hochdrucklagern der Turbine verbunden sind. Auf diese Weise soll ein Druckausgleich hergestellt und eine zu starke Beanspruchung der Schneckengänge vermieden werden. Ein Luftkissen unter den Kolben vervollständigt die federnde Wirkung und soll einen ruhigen und geräuschlosen Gang der ganzen Anlage ermöglichen.

Nach Erledigung der Probefahrten werden die 1000 t-Zerstörer der Atlantischen Torpedobootsflottille zugeteilt werden, und zwar sollen „Cassin“, „Cummings“, „Duncan“ und „Downes“ die 6., „Aylwin“, „Balch“, „Benham“ und „Parker“ die 7. Halbflottille bilden.

Torpedoboote „Craven“, „Stringham“, „Wilkes“, „Stockton“ und „Davis“ sind aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen.

— Schiffsartillerie. Bei dem Schießen im Divisionsverbande vor der Mittelmeerreise haben das Flaggschiff „Wyoming“ und das Linienschiff „Rhode Island“ die besten Ergebnisse gehabt. Das Divisionsschießen ist nur von der Hälfte der Linienschiffe erledigt worden.

— Unterseebootswesen. Die Submarine Boat Cy, Long Beach, hat zu Versuchszwecken ein von Cage konstruiertes 23 m langes Unterseeboot erbaut, das für Über- und Unterwasserfahrt nur Dieselmaschinen als Antrieb besitzt. Geschwindigkeit angeblich 19 kn, zwei Dieselmaschinen zu 90 PS, Preßluftflaschen von 1920 cbm und 210 Atmosphären Druck, die für vier Stunden Unterwasserfahrt ausreichen sollen. Die Schrauben sitzen vorn, etwa 7 m hinter dem Bug.

Unterseeboot „G 4" hat bei einer vorläufigen Probefahrt in der Delaware-Bucht die verlangte Geschwindigkeit von 14 kn über Wasser und 9 kn unter Wasser erreicht.

— Flugwesen. In einer Rede über die Entwicklung der Luftflotten gab Marinesekretär Daniels an, daß die Bundesarmee über 17 Flugzeuge mit 24 ausgebildeten Offizieren, die Marine über 4 Wasserflugzeuge und 3 Flugboote verfügt. Er sagte, daß er vom Kongreß die Mittel fordern werde, um das Flugwesen der Vereinigten Staaten, die der Welt das Flugzeug geschenkt hätten, auf eine angemessene Höhe zu bringen.

— Panamakanal. In dem Jahresbericht, den der Chefingenieur Oberst Goethals dem Kriegssekretär vorgelegt hat, wird kein bestimmtes Datum für die Eröffnung des Kanals angegeben. Die Fertigstellung hängt lediglich davon ab, wie sich die Erdrutsche am Culebra-Einschnitt verhalten werden; ohne diese wäre der Kanal im verflossenen Rechnungsjahre fertiggestellt worden.

Der Generalstab hat dem Repräsentantenhause für die Kanalzone eine Besatzung von 3 Infanterie-Regimentern, 1 Abteilung Feldartillerie, 1 Eskadron Kavallerie, 12 Kompagnien Küstenartillerie und 1 Luftschifferkompagnie vorgeschlagen.

v. Selchow.

Frankreich. Allgemeines. Dem Ministerium Barthou war es nicht vergönnt, die Zügel der Regierung bis zum Jahresschluß in der Hand zu behalten. Es ist gestürzt über die Milliarden-Anleihe und über das Bestreben, die Rente steuerfrei zu lassen. Die Neubildung des Kabinetts stieß lange auf Schwierigkeiten, bis sich schließlich M. Doumergue entschloß, an die Spitze des neuen Kabinetts zu treten. In Frankreich betrachtete man das neue Kabinett anfangs allgemein mit Mißtrauen. »Le Temps« schrieb: „Mit Ausnahme von M. Caillaux, der wieder einmal Finanzminister wird, setzt das Kabinett sich nur aus unbedeutenden Männern zusammen; es gleicht nicht im entferntesten dem seinerzeit von M. Poincaré gebildeten Kabinett. Es ist klar, daß dieses Kabinett kein Ansehen genießen kann, da die kundigsten und brauchbarsten Mitglieder der republikanischen Majorität ausgeschlossen wurden, weil sie M. Clemenceau nicht genehm waren. Im Auslande wird man sich auch über dieses Ministerium wundern, und die öffentliche Meinung Frankreichs muß auf der Hut sein, damit man nicht versucht, diese Schwäche zu unserm Schaden auszunutzen."

Bei der Besprechung der Fähigkeiten der einzelnen Minister kommt »Le Temps« zu dem Schluß, daß der neue Marineminister M. Monis noch der geeignetste sei, da er vor Jahren an der Spitze der Untersuchungskommission gestanden hat, die eingesetzt worden war, um die während des Ministeriums Pelletan in der Marine entstandenen Mängel und Schäden zu beseitigen. Es sei anzunehmen, daß er in dieser Stellung einige Sachkenntnis erworben habe.

Das Programm des Kabinetts Doumergue wurde im Parlament bekanntgegeben. Es wird versichert, daß das Kabinett entschlossen sei, sich ausschließlich auf eine Majorität der Linken zu stützen. Bezüglich der äußeren Politik wäre man von dem großen Wert überzeugt, der in dem Bündnis mit Rußland, einem intimen Verhältnis zu England und guten Beziehungen mit den anderen Mächten bestände. Die dreijährige Dienstzeit werde man zunächst unverändert bestehen lassen, aber man müsse in Erwägungen eintreten, ob man sie nicht mildern könne.

— Der neue Marineetat (nach »Le Temps«). Die voraussichtlichen Ausgaben für die Marine werden im Jahre 1914 rund 508 Mill. M betragen und somit alle früheren Etats beträchtlich überschreiten. Allerdings wird diese Summe nicht in ihrer ganzen Höhe im Marineetat erscheinen, da 116 Mill. M nach dem Finanzgesetz vom Juli 1913 besonders zu verrechnen sind. Die ganze Summe setzt sich folgendermaßen zusammen:

Jahr	Ordentliche Ausgaben	Zur Durchführung des Flottengesetzes im Budget	Zur Durchführung des Flottengesetzes Sonderkredit	Summe
1914	244 Mill. M	148 Mill. M	116 Mill. M	508 Mill. M
1913	224 " "	148 " "	44 " "	416 " "

Die Mehrausgaben werden also rund 92 Mill. M betragen. Unter den Mehrforderungen sind enthalten: 7 Mill. M für Besoldungsaufbesserung, 1,9 Mill. M für Besoldung infolge Etatsvermehrung, 5 Mill. M für Indiensthaltungen, 3,7 Mill. M für Material, 2 Mill. M für Verpflegung, 8,4 Mill. M für Neubauten, 7 Mill. M für Ersatz des alten Pulvers. Gegen das Vorjahr treten an einigen Stellen Ersparnisse von zusammen etwa 5 Mill. M ein, bei der Verwaltung rund 2 Mill. M. Außer den Mitteln, die für die Fortsetzung der Neubauten und für die durch das Flottengesetz von 1912 bewilligten Arbeiten nötig werden, sind in den Forderungen für Bauten weitere Mittel enthalten für Stapellegung von einem Linienschiff 17 Mill. M, von 3 Kleinen Kreuzern 12,5 Mill. M, für den Bau eines Torpedoschießstandes 1,6 Mill. M und für das Marineflugwesen 6,8 Mill. M. Auf Einzelheiten wird später eingegangen, hervorgehoben soll nur noch werden, daß die Vermehrung des Marinepersonals um 4350 Mann in erster Linie mit der Indienststellung von 4 „Jean Bart"-Schiffen und der gesteigerten Indiensthaltung von Zerstörern und Unterseebooten begründet wird. Außerdem ist Geld für die Abhaltung größerer Manöver gefordert.

— Flottentätigkeit. Das I. Geschwader, begleitet von dem Panzerkreuzer „Jurien de la Gravière" und einer Zerstörerflottille, beendigte die im Dezemberheft bereits erwähnte Levantereise. Das Geschwader verließ Toulon am 20. Oktober und lief zunächst Alexandrien an, wo ihm von den englischen und ägyptischen Behörden ein glänzender Empfang bereitet worden sein soll. Nach achttägigem Aufenthalt ging das Geschwader nach Mersina, während „Jurien de la Gravière" mit den Zerstörern zunächst Port Said anlief, um sich später wieder in Beirut mit dem Geschwader zu vereinigen. Nach dem Verlassen von Mersina trennte sich das Geschwader divisionsweise; die 1. Division ging nach Alexandretta, Tripoli und Beirut, die 2. Division nach Ladikije, Djonneh und Beirut.

Beim Passieren von Rhodos wurde mit dem dort zu Anker liegenden italienischen Geschwader Salut ausgetauscht. Die Anwesenheit des italienischen Geschwaders wird wohl der Grund dafür gewesen sein, Rhodos, das in den anfänglichen Reiseplänen mit aufgeführt war, nicht anzulaufen.

Der nächste Hafen für das französische Geschwader war Vourla bei Smyrna. Wegen der immer noch herrschenden Minengefahr und der ungünstigen gesundheitlichen Verhältnisse wurde von dem Ankern vor Smyrna selbst abgesehen.

Dann folgte der in der französischen Presse mit allgemeiner Begeisterung angekündigte Besuch in Athen, verbunden mit der englisch-französischen Flottenbegegnung. Man maß dieser Begegnung gerade in griechischen Gewässern französischerseits die allergrößte Bedeutung bei, und es bedurfte sehr deutlicher Winke aus England, um zu verstehen zu geben, daß diese Begegnung eine rein zufällige sei. Außer den üblichen Begrüßungsfestlichkeiten und Empfängen hat sich denn auch nichts Besonderes ereignet. Darauf lief das Geschwader Volo an, um dort zu kohlen, und kehrte über Korsika nach Toulon zurück, wo es am 20. Dezember eintraf. Zweifellos

wird diese Reise dazu beigetragen haben, das französische Ansehen im östlichen Mittelmeer zu kräftigen und zu fördern.

Das II. Geschwader führte Schießübungen und Überholungsarbeiten aus, während die Kreuzer die nordafrikanischen Häfen besuchten und mit den Zerstörern und Unterseebooten gemeinsame Übungen abhielten.

Den Offizieren und Mannschaften wurde ein etwa dreiwöchiger Weihnachtsurlaub gewährt.

— Artillerie. Pulverfragen. Der Marineminister hat einem Berichterstatter mitgeteilt, daß nunmehr die schwere Artillerie aller Schlachtschiffe der I. Armée navale mit neuem Pulver ausgerüstet wäre. Um die Brauchbarkeit des für die Marine zu liefernden Pulvers feststellen zu können, sei in Sevran-Livry (Departement Seine-et-Oise) ein Laboratorium errichtet worden, das in nächster Zeit in Betrieb genommen werden würde. Unter Leitung eines Professors der Polytechnischen Hochschule sollen dort von Marineoffizieren und Artillerieingenieuren Studien und Versuche über alle in Frage kommenden Pulver angestellt werden. Die Kosten des Laboratoriums belaufen sich auf etwa 500 000 ℳ.

Vor Toulon wurden von den Artillerieschulschiffen Schießübungen gegen das alte Panzerschiff „Hoche“ abgehalten, das hierbei ein so großes Leck in der Wasserlinie erhielt, daß es in kurzer Zeit voll lief und auf 300 m Wassertiefe sank. In der Presse macht man der Marineverwaltung Vorwürfe, daß die Schießübungen nicht auf flachem Wasser abgehalten wurden, um ein Heben des Schiffes zu ermöglichen.

— Torpedo- und Unterseebootswesen. Die Indienststellung neuer Zerstörer und Unterseeboote und das Bestreben, gleichartige Boote zu einem Verbande zusammenzufassen, haben zu einer am 1. Januar 1914 in Kraft tretenden Umorganisation der Zerstörer- und Unterseebootsflottillen geführt: Im Mittelmeer wird eine 6. Zerstörerflottille neu gebildet, welche zusammen mit der 4. und 5. Flottille Biserta als Hauptliegehafen bekommt (früher Ajaccio und Oran).

Zerstörer:

Im Mittelmeer.

Toulon:			Biserta:		
I. Zerstörerflottille, 750 t-Boote:	II. Zerstörerflottille, 400 t-Boote:	III. Zerstörerflottille, 450 t-Boote:	IV. Zerstörerflottille, 300 t-Boote:	V. Zerstörerflottille, 340 t-Boote:	VI. Zerstörerflottille, 750 t-Boote:
„Casque“,	„Carabinier“,	„Fantassin“,	„Hussard“,	„Poignard“,	„Commandant Rivière“,
„Dague“,	„Aspirant Herbert“,	„Cavalier“,	„Sape“,	„Fanfare“,	„Cimeterre“,
„Boutefeu“,	„Enseigne Henry“,	„Janissaire“,	„Dard“,	„Sabretache“,	„Dehorter“,
„Fourche“,	„Mameluck“,	„Tirailleur“,	„Pierrier“,	„Coutelas“,	„Bisson“,
„Faulx“.	„Spahi“,	„Voltigeur“,	„Mortier“,	„Trident“,	„Renaudin“.
	„Lansquenet“.	„Chasseur“.	„Hache“,*	„Cognée“.	
			„Massue“.*		

* Minenleger.

Im Norden.

Brest:

I. Zerstörerflottille, 340 t-Boote:

„Obusier“,	„Etendard“,*
„Branlebas“,	„Carquois“,*
„Oriflamme“,	„Baliste“,*
„Tromblon“,	„Flamberge“.*

* Minenleger.

Cherbourg:

II. Zerstörerflottille, 340 t-Boote:	III. Zerstörerflottille, 300 t-Boote:	Reserve-Boote:
„Glaive“,	„Catapulte“,	„Sagaie“,
„Gabion“,	„Rapière“,	„Javeline“,
„Fanion“,	„Bombarde“,	„Epée“,
„Stylet“,	„Epieu“,	„Carabine“.
„Fleuret“,	„Arquebuse“,	„Arc“,
„Claymore“.	„Bélier“.	„Pique“,
		„Perturiane“,
		„Harpon“.

Unterseeboote:

Im Mittelmeer.

Toulon:

I. Unterseeboots-flottille:

Zerstörer „Arbalète",
„ „Hallebarde",
Unterseeboote:
„Monge",
„Ampère",
„Fresnel",
„Cugnot",
„Papin",
„Gay Lussac",
„Messidor".

Biserta:

II. Unterseeboots-flottille:

Zerstörer „Mousqueton",
„ „Sarbacarne",
Unterseeboote:
„Circé",
„Calypso",
„Faraday",
„Joule",
„Bernouilli",
„Coulomb",
„Arago",
„Curie",
„Le Verrier".

Im Norden.

Cherbourg:

I. Unterseeboots-flottille:

Zerstörer „Francisque",
„ „Fauconneau",
„ „Sabre",
Unterseeboote:
„Fructidor",
„Berthelot",
„Watt",
„Archimède",
„Floréal",
„Ventôse",
„Prairial",
„Thermidor",
„Giffard",
„Germinal",
„Foucault",
„Euler".

Calais:

II. Unterseeboots-flottille:

Zerstörer „Escopette",
„ „Durandal",
Unterseeboote:
„Pluviôse",
„Brumaire",
„Mariotte",
„Frimaire",
„Nivôse",
„Volta".

Die unmittelbare Unterstellung der Zerstörer und Unterseeboote unter die Hochseestreitkräfte soll ergeben haben, daß es im Interesse einer beschleunigten Fertigstellung und Verbilligung der Kosten liegt, daß die Boote auch bei längeren Reparaturen in Dienst bleiben und nicht an die Werften abgegeben werden.

Zerstörer „Étendard" lief im dichten Nebel in der Nähe von Cherbourg auf, konnte aber bei einsetzender Flut wieder flott gemacht werden. Er mußte sofort ins Dock gehen.

Neubau. In Le Havre soll auf der Werft von Normand & Co. ein Zerstörer auf Stapel gelegt werden, der den Namen „Enseigne Gabolde" erhält zur Erinnerung an einen bei dem „Liberté"-Unglück ums Leben gekommenen Kapitänleutnant. Das Boot soll 906 t groß werden bei einer Länge von 82,6 m, einer Breite von 8,2 m und einem Tiefgang von 5,1 m. Es wird 31 kn Geschwindigkeit, Parsons-Turbinen, Ölfeuerung und 18 000 PS haben.

— Personal. Auf Antrag des Marineministers ist verfügt worden, daß Tunesier unter folgenden Bedingungen in die französische Marine eintreten können: Alter zwischen 18 und 30 Jahren, körperlich tauglich, nicht mit größeren Freiheitsstrafen bestraft, befähigt, Französisch zu sprechen und zu schreiben; Übernahme einer Dienstverpflichtung von 3 bis 5 Jahren. Während der ersten 3 Dienstjahre erhalten sie den Eingeborenen-Sold, dann werden sie genau so behandelt wie Franzosen, da sie nach dieser Zeit die französische Staatsangehörigkeit erworben haben.

Außerdem hat der Gouverneur von Französisch-Westafrika den Vorschlag gemacht, eine Anzahl von Senegal-Negern in die Marine einzustellen. Der Versuch ist bereits gemacht; auf den Schiffen der Marokkanischen Division und auch auf einigen Flottenschiffen sollen Senegal-Neger mit Erfolg als Heizer verwendet werden. Man hegt allerdings die Befürchtung, daß die Neger das Klima nicht lange werden vertragen können und nach einer bestimmten Zeit wieder in ihre Heimat zurückgeschickt werden müssen.

— Personalveränderungen. Vizeadmiral Bellue hat die Altersgrenze erreicht und ist von seiner Stellung als Präfekt von Toulon zurückgetreten. Sein Nachfolger ist Vizeadmiral Cocheprat geworden, der als besonders befähigter Offizier und zukünftiger Flottenchef bezeichnet wird. Präfekt des neuen Stationsbereiches

Biserta ist Vizeadmiral Dartige du Fournet geworden, dessen Name während der Balkanwirren als ältester Admiral im östlichen Mittelmeer oft genannt wurde.

— Häfen und Werften. Cherbourg. Nach »Le Yacht« hat Creusot die Werft von du Temple aufgekauft, um sie zu einer erstklassigen Werft zu erweitern. Dort sollen die bei Creusot bestellten Zerstörer und Unterseeboote gebaut werden. Man rechnet damit, daß die Werft schon im Frühjahr 1914 etwa 2000 Arbeiter beschäftigen wird. Die staatliche Werft bleibt nach wie vor bestehen.

Unterseeboots-Hebedock. Ein erneuter Versuch mit dem 800 t-Hebedock ist wieder fehlgeschlagen. Bei dem Heben eines auf 9 m versenkten 400 t schweren Prahmes brachen innerhalb 10 Sekunden 11 von den 12 gehakten Ketten. Das Dock wäre hierbei beinahe gekentert. Die Reparatur wird voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen, da an Stelle der 60 mm-Ketten stärkere Ketten verwendet werden sollen, was eine Umänderung der sämtlichen Spillkränze zur Folge hat.

Der Marineminister hat einen Gesetzesvorschlag eingebracht, der einen Nachtragsetat zum Flottengesetz von 1912 in Höhe von 63 Mill. *M* vorsieht. Diese Summe ist bis zum Jahre 1920 ratenweise zu verausgaben, und zwar für Ausrüstung der Häfen und Werften 43,7 Mill. *M*, für ein Dock in Lorient 3,6 Mill. *M*, für Masut-Behälter 4,9 Mill. *M* und für das Marine-Luftfahrwesen 10,9 Mill. *M*. Der Vorschlag wird mit dem immer steigenden Deplacement der Schiffe und dem vermehrten Brennölverbrauch begründet. Vor allen Dingen müssen in den meisten Häfen umfangreiche Baggerarbeiten und Erweiterungen der Kaiflächen vorgenommen werden.

»Journal officiel« vom 27. November 1913 bringt eine genaue Beschreibung des Werdeganges eines französischen Kriegschiffes vom Beginn der Stapellegung bis zur Streichung aus der Liste der Kriegsfahrzeuge. Danach werden unterschieden:

1. Bâtiments sur cale ou en achèvement,
2. " armés,
3. " disponibles,
4. " indisponibles,
5. " désarmés,
6. " condamnés.

Zu 1. Hierher gehören alle Schiffe vom Beginn der Stapellegung bis zur ersten Indienststellung zu Probefahrten.

Zu 2. Die Bâtiments armés sind die in Dienst befindlichen Schiffe, welche ihre volle Besatzung und volle Ausrüstung an Inventar, Material, Munition und Proviant für 3 Monate an Bord haben. Sie sollen jederzeit seeklar und gefechtsbereit sein.

Zu 3. Die Bâtiments disponibles sind im allgemeinen 10 Tage nach erhaltenem Befehl fahrbereit (en réserve normale); wenn sie en réserve d'escadre liegen, bereits nach 4 Tagen. An Personal ist an Bord: $^3/_5$ des Artillerie- und Maschinenpersonals und die Hälfte der übrigen Besatzung.

Zu 4. Hierher gehören Schiffe, die zum Umbau oder zur Ausführung größerer Reparaturarbeiten längere Zeit auf der Werft liegen müssen, und Schiffe, die zu der ersten Probefahrt in Dienst gestellt worden sind (en réserve spéciale). Der Personaletat für die Probefahrtsschiffe wird vom Marineminister von Fall zu Fall besonders befohlen, während die Bâtiments indisponibles nur soviel Personal an Bord haben, als unbedingt zur Instandhaltung von Artillerie und Maschinen erforderlich ist.

Zu 5. Die Bâtiments désarmés haben weder Personal noch Material und Inventar an Bord.

Zu 6. Schiffe, die nur noch als Zielschiffe verwendet werden, abgewrackt oder verkauft werden sollen, rechnen zu den Bâtiments condamnés.

Nach »Le Temps« hat der Marineminister dem Conseil supérieur Mitteilungen über die 1915 auf Stapel zu legenden Linienschiffe gemacht. »Le Temps« nimmt an, daß die Schiffe ein Deplacement von 28 000 t und sechzehn 34,3 cm-K erhalten werden.

Die 1915 in Bau zu gebenden Linienschiffe sollen nach Verfügung des Marineministers folgende Namen erhalten: „Lyon", „Lille", „Duquesne" und „Tourville".

— Übernahme der Küstenbefestigungen durch die Marine. Der Beschluß des Conseil supérieur de la défense nationale, daß die Küstenbefestigungen nicht mehr von der Armee, sondern von der Marine zu besetzen sind, tritt für Cherbourg bereits im April 1914 in Kraft. Brest, Toulon und Biserta sollen in absehbarer Zeit folgen. Da die Marine bei dem herrschenden Personalmangel nicht genügend Leute hierfür verfügbar machen kann, muß zunächst wieder auf den Landersatz zurückgegriffen werden.

Im Marineetat für 1914 werden für die Übernahme der Küstenbefestigungen etwa 1,6 Mill. ℳ gefordert. Das Personal soll ebenso, wie es bei der défense fixe bereits geschieht, weniger Löhnung erhalten als das Bordpersonal. Gefordert werden zunächst: 77 Deckoffiziere, 431 Unteroffiziere und 892 Gemeine, zusammen rund 1400 Mann.

⚜

Japan. Äußere Politik. Die Reise des Kreuzers „Izumo" nach Mexiko wird von den Zeitungen viel besprochen. Die meisten geben ihrer Befriedigung darüber Ausdruck, daß sich die Regierung zur Entsendung des Schiffes entschlossen hat, und heben hervor, daß lediglich die Sorge um die Sicherheit der in Mexiko lebenden Japaner zu diesem Schritte Veranlassung gegeben habe. Zwei Beamte des Auswärtigen Amts begeben sich an Bord der „Izumo" nach Mexiko, angeblich um dort die Verbindung mit den im Innern wohnenden Landsleuten aufrecht zu erhalten. „Izumo" lief vom 5. bis 9. Dezember Honolulu an und trifft am 1. Januar 1914 in Mazatlan ein; die Fahrt wird also durchschnittlich mit 10 kn Geschwindigkeit zurückgelegt.

— Flottenparade. Zu der großen Flottenparade, die am 10. November in der Tokio-Bucht vor Yokosuka stattfand, waren 28 Linienschiffe und Kreuzer mit 27 Zerstörern versammelt. Der Kaiser hatte sich mit großem Gefolge auf dem Linienschiff „Katori" eingeschifft, das im Kielwasser des Zerstörers „Sakura" und begleitet vom Linienschiff „Asahi" auf dem Paradeplatz eintraf. Die Flotte unter dem Kommando des Admirals Baron Dewa paradierte darauf vor dem Kaiserschiff. Während in früheren Jahren die Schiffe bei der Flottenschau zu Anker liegen blieben, führten diesmal die beiden Manövergeschwader mit den ihnen zugeteilten Flottillen verschiedene Formationsübergänge aus. Zunächst erschien in Kiellinie das erste Geschwader; als dieses hinter „Katori" zur Dwarslinie aufdrehte, folgte ihm der erste Zerstörerverband mit sechzehn Booten in Dwarslinie. Darauf marschierte das zweite Geschwader ebenfalls in breiter Formation auf, hinter ihm in Linie der zweite Zerstörerverband mit zwölf Booten. Nachdem die Flotte in sechs Reihen geankert hatte, dampfte die Kaiserflottille zwischen den Linien hindurch und kehrte nach Yokosuka zurück.

Nach Berichten von Pressevertretern wurden die Manöver sehr exakt ausgeführt, Richtung und Abstände wurden gut gehalten. Ein Curtiß-Flugzeug, vom Oppama-Flugplatz kommend, überflog „Katori“ in 100 m Höhe; bei dem Versuch über die Flotte zu fliegen, wurde es jedoch durch heftige Windstöße nach der Küste vertrieben. Ein zweites Wasserflugzeug führte gutgelungene Flüge über der Flotte aus, mußte aber bei dem Rückfluge wegen Motorversagers im Gleitfluge auf die See niedergehen, wobei es kenterte und leicht beschädigt wurde.

In Zukunft soll, wie durch eine Verfügung des Marineministeriums bestimmt wird, jährlich eine Flottenparade nach Schluß der Manöver abgehalten werden, während dies bisher nur in längeren Zwischenräumen der Fall war. Durch diese Anordnung soll wohl mit dazu beigetragen werden, das Interesse der Bevölkerung an der Flotte zu beleben, um für eine spätere Vermehrung Stimmung zu machen.

— Material. Über das am 11. November in Chalons-sur-Saône von Stapel gelaufene Unterseeboot sind nachstehende Angaben bekannt geworden: Länge 56 m, Wasserverdrängung über Wasser 457 t, Armierung sechs Torpedorohre, von denen zwei innen, vier außen angebracht sein sollen.

— Unfälle. Bei dem im Dezemberheft erwähnten Untergang zweier Torpedoboote in der Nähe von Sasebo handelte es sich anscheinend um große mit Torpedoarmierung ausgerüstete Dampfbeiboote der Kreuzer „Tokiwa“ und „Izumo“. Der Unfall ereignete sich während der Manöver, als die Boote in einer Sperrlinie zur Hafenverteidigung Verwendung fanden. Mittlerweile sind die Boote wieder gehoben und repariert worden.

Über den Verlust des Zerstörers „Ikazuchi“ am 9. Oktober, der im Novemberheft erwähnt wurde, veröffentlicht das Marineministerium folgende Darstellung: Kurz nachdem das Boot um 9 Uhr vorm. aus dem Hafen von Ominato zu Übungen in See gegangen war, erfolgte aus noch nicht aufgeklärter Ursache eine Kesselexplosion; durch das hierbei entstandene Leck im Schiffsboden drang Wasser in den Heizraum. Obwohl unverzüglich Maßnahmen getroffen wurden, das Boot schwimmfähig zu halten, brach es nach kurzer Zeit in zwei Teile auseinander und strandete gegen Mittag auf $1^1/_2$ Faden Wasser. Ein Maschinist wurde durch die Explosion auf der Stelle getötet, vier Mann vom Maschinenpersonal wurden schwer, zwölf andere leicht verletzt. Der Ingenieur des Bootes wird vermißt.

Zerstörer „Asatsuyu“ ist am 9. November in der Nanao-Bucht auf einen Felsen gelaufen und leck gesprungen. Es gelang, das Boot wieder abzuschleppen.

— Stapellauf. Schlachtkreuzer „Kirishima“ am 1. Dezember auf der Mitsu Bishi-Werft in Nagasaki.

— Hafenbauten. Die Erweiterungsbauten des Hafens von Tsuruga, die mit einem Kostenaufwand von rund 1,7 Mill. ℳ ausgeführt worden sind, wurden Anfang November dem Verkehr übergeben.

— Dock. Die Kawasaki-Werft in Kobe beabsichtigt, ein Schwimmdock von 30 000 t Tragfähigkeit in Bau zu geben, und hat beschlossen, zu diesem Zweck ihr Aktienkapital um 6 Mill. ℳ zu erhöhen.

Das »Journal of Commerce« bringt einige interessante Daten über die Entwicklung der japanischen Handelsmarine. Ende 1904 betrug der Rauminhalt der japanischen Dampfer 790 000 t, seitdem hat er sich nahezu verdoppelt. In derselben Zeit ist die von der Regierung gewährte Subvention von 15 auf 25 Mill. ℳ gestiegen. Die von den Dampfergesellschaften gezahlte Dividende schwankte zwischen 7,8 und 14,2 v. H., erreichte aber nur selten den Betrag der Jahressubvention. So betrug im Jahre 1912 der Reingewinn der 18 größeren Reedereien, die über

mehr als die Hälfte aller japanischen Dampfer verfügen, etwa 22 Mill. ℳ, denen Subventionen in Höhe von 25 Mill. ℳ gegenüberstehen. Dank dieser tatkräftigen Unterstützung hat sich der Anteil der japanischen Flagge besonders im ostasiatischen Küstenhandel außerordentlich gesteigert; in Hongkong hat sich der Verkehr japanischer Dampfer in den letzten zehn Jahren vervierfacht, in Schanghai und den Yangtsehäfen nahezu verdoppelt.

Ack.

⚜

Italien. Flottentätigkeit. Die 1. Division des II. Geschwaders, unter dem Befehl des Herzogs der Abruzzen, lief außer Rhodos Adalia, Port Said und Alexandrien an. Der gleichfalls vorgesehene Besuch von Tripoli (Libyen) wurde angeblich wegen ungünstiger Witterungsverhältnisse aufgegeben.

— Material. Von den beiden neuen Großkampfschiffen hat „Giulio Cesare" am 4. November 23 kn und 34 000 PS erzielt, das ist mehr als die vertragliche Leistung.

Die Angaben über den „Nino Bixio" geben die erreichte Höchstgeschwindigkeit zwischen 26 und 29 kn an, hingegen soll nach „Schiffbau" der kleine Kreuzer „Quarto" 28,6 kn erzielt haben.

Über den neuen Typ der Kleinen Kreuzer, von denen der erste Anfang 1914 gebaut werden soll, verlautet, daß er 5000 t verdrängen und 27,5 kn laufen soll. Die Schiffe werden einen leichten Gürtelpanzer und ein starkes Panzerdeck erhalten; es wird besonders Wert auf gute Seeeigenschaften gelegt.

— Neue Turbinen. »Shipbuilding and Shipping Record« berichtet, daß die Versuche der Kgl. Werft in Spezia mit der neuen in der Officine Meccaniche in Mailand gebauten Turbine einen weiteren vollen Erfolg darstellen. Es soll bei weit geringerem Gewicht und kleineren Abmessungen eine große Überlegenheit in der Leistung (40 v. H.?) gegen die bisherigen Turbinen erzielt worden sein.

— Dampfersubvention. Die italienischen Dampferlinien im Mittelmeer haben infolge der Erhöhung der Subvention für 1913/14 einen Wertzuwachs von 20,8 gegen 14,4 Mill. ℳ im Vorjahre erfahren.

Außer den bisher gewährten Meilenprämien sollen alle neuen italienischen Dampfer über 2500 t eine Unterstützung zur Verwendung als Hilfskreuzer erhalten.

— Unfälle. „San Giorgio", der zur Teilnahme an der Eröffnung des Hauptquartiers des „Roten Kreuz" in Reggio Calabria gewesen war, lief am 21. November 7 Uhr nachm. bei Santa Agata 5 sm nördlich von Messina mit 16 kn Fahrt auf Grund. Er soll hierbei mehrere nicht unbedeutende Lecks erhalten haben, die jedoch gedichtet werden konnten. Der vordere Heizraum und die Doppelbodenzellen unter dem vorderen Torpedoraum und den vorderen Munitionsräumen sollen hierbei teilweise vollgelaufen sein, wobei insgesamt etwa 1500 t Wasser im Schiff gewesen sein sollen. Der „San Giorgio" saß in Sand und zum Teil auf sehr harten Steinen, die weggesprengt werden mußten. Die Abbringungsarbeiten gestalteten sich äußerst umfangreich und wurden unter Leitung des Kontreadmirals Cagni unter Zuhilfenahme von Pumpendampfern und eines Schwimmkrans ausgeführt. Außerdem waren 250 Werftarbeiter herangezogen worden. Wegen der geringen Wassertiefe konnte auch nur wenig mit Caissons gearbeitet werden. Es wurden Kohlen, Munition, Geschütze und angeblich sogar Geschütztürme und Panzerplatten von Bord gegeben, wodurch das Schiff um etwa 1500 t erleichtert wurde.

Am 10. Dezember gelang es, das Schiff abzubringen und nach Messina zu schleppen, wo es unter eigener Maschinenkraft zu Anker ging. „San Giorgio" soll in Tarent gedockt werden.

Eine auf Befehl des Marineministers ernannte Kommission unter dem Vorsitz des Admirals D'Aste Stella Marcello stellte ein Verschulden des Chefs der 1. Division des II. Geschwaders, Kontreadmirals Umberto Cagni, der sich zur Zeit des Unfalls an Bord des „San Giorgio" befunden hatte, sowie des Kommandanten, Kapitäns zur See Adolfo Cacace, des Navigationsoffiziers und des wachhabenden Offiziers fest. Der Divisionschef und der Kommandant wurden daraufhin zur Disposition gestellt, die beiden anderen Offiziere erhielten Arrest. Eine genaue amtliche Darstellung des Unfalles steht zur Zeit noch aus; er ist höchstwahrscheinlich auf einen Fehler in der Navigierung zurückzuführen. Es verlautet, das Feuer von Capo Pellore sei fälschlicherweise als das von Punta Pezzo angesprochen worden. Dieses, ein weißes Blinkfeuer, hebt sich nur wenig von den Lichtern der umliegenden Ortschaften ab. Außerdem soll starker Strom gewesen sein, so daß das Schiff bei dem Versuch, im letzten Moment mit Hartruder abzudrehen, quer auf Land gesetzt wurde.

Gt.



Rußland. Flottentätigkeit. Ostsee. Mitte November gingen die Linienschiffs- und die Kreuzerbrigade in ihre Winterliegehäfen und bereiteten sich zur Außerdienststellung vor. Nach der Dislozierung Anfang Dezember 1913 ist anzunehmen, daß ebenso wie im Vorjahre die Linienschiffe in Helsingfors, die Panzerkreuzer in Reval überwintern werden.

— Personal. Durch Erlaß vom 28. November wurden die Disziplinarstrafen für Kapitulanten geändert. Diese können in Zukunft auf disziplinarischem Wege nur noch bestraft werden mit: 1. Tadel und Verweisen, 2. Entziehung des Landurlaubs bis zu einem Monat, 3. Arrest, an Land bis zu einem Monat, an Bord bis zu 14 Tagen, 4. Abkommandierung von Bord, 5. Dienstentlassung.

— Schiffsmaterial. Stapelläufe: Unterseebootsbergungsschiff „Wolchow" am 30. November auf der Putilow-Werft in St. Petersburg nach einem mißglückten Versuch am 29. November. „Wolchow" hat folgende Abmessungen: Länge 96 m, Breite 18,6 m, Tiefgang 3,6 m, Wasserverdrängung 2400 t, Hebekraft 1000 t in etwa 2 Stunden um etwa 60 m, Geschwindigkeit 10 kn, Dampfstrecke 3000 sm. Das Fahrzeug ist nach einem Entwurf der Howald-Werke in Kiel gebaut und ähnelt dem deutschen Unterseebootsbergungsschiff „Vulkan". Der Antrieb der Schiffsschrauben erfolgt jedoch durch Diesel-Motoren. Das Fahrzeug ist zur Aufnahme von Vorräten für Unterseeboote eingerichtet, darunter Brennstoff (Öl), Frischwasser, Schwefelsäure, Torpedos, Preßluft und Reserveakkumulatoren.

Kielweihen. Am 29. November auf der Putilow-Werft (Russisch-Baltische Schiffbauwerft) in St. Petersburg leichte Kreuzer „Admiral Butakow" und „Admiral Spiridow", Torpedoboote „Kapitan Isylmetjew", „Leitenant Iljin", „Kapitan Belly" und „Leitenant Dubassow". — Am 4. Dezember auf derselben Werft Torpedoboote „Kapitan Konon-Sotow" und „Kapitan Kern" auf der durch den Stapellauf der „Wolchow" frei gewordenen Helling. — Am 6. Dezember auf der Mühlgrabenwerft in Riga Torpedoboote „Hochland" und „Grönhamn". — Am 7. Dezember auf der Werft der Russischen Gesellschaft zur Herstellung von Geschossen und Kriegsmaterial

in Reval leichte Kreuzer „Admiral Greigh“ und „Swjätlana“, Torpedoboote „Leitenant Lombard“, „Ssokol“, „Michail“, „Konstantin“, „Gawriil“ und „Wladimir“.

Die Unterseeboote der Sibirischen Flottille „Bytschok“, „Paltus“ und „Plotwa“ wurden aus dem aktiven Dienst gezogen.

— Waffen. Nach einer Mitteilung des Marineministers erhalten die Schiffe der „Ismail“-Klasse vier Drillingtürme mit 35,6 cm-Geschützen von 4900 t Gesamtgewicht.

Am 28. Oktober platzte auf dem Artillerieschießplatz bei St. Petersburg eine 28 cm-Obuchow-Küstenhaubitze der Armee. Als Ursache des Unfalls, bei dem das Bodenstück des Geschützes abgerissen wurde, wird das Zerreißen des Stahlbodens der Kartuschhülse bezeichnet.

Die in Zarizyn von der Firma Vickers eingerichtete Geschützfabrik wird als Unternehmen den Namen „Gesellschaft russischer Geschützfabriken“ erhalten. Die Werke werden Geschütze nach russischen Zeichnungen, jedoch mit Vickers-Verschluß, Geschosse und anderes Artilleriematerial herstellen. Die Gesellschaft erhielt eine Konzession für 15 Jahre und soll innerhalb dieses Zeitraums alle Geschützlieferungen für die Armee und Marine, die überhaupt an Privatfirmen vergeben werden, erhalten. Sie hat bereits staatliche Aufträge, größtenteils von der Marine, für etwa 21,6 Mill. ℳ bekommen. Die Werkzeugmaschinen und das Rohmaterial werden aus England bezogen.

— Häfen, Werften. Am 29. November wurde die neue Werftanlage der Firma Putilow in St. Petersburg im Beisein des Marineministers feierlich eingeweiht. Die Arbeiten an der Werft begannen im September 1912, und im November 1913 waren die Turbinenwerkstatt und eine der Schiffbauwerkstätten bereits vollständig, die große Helling zum Teil fertiggestellt. Man will den Rest der neuen Gebäude im Januar 1914 unter Dach haben. Die Helling wird 250 m lang und 80 m breit; auf ihr sollen zwei Linienschiffe oder vier Kreuzer gleichzeitig gebaut werden können.

— Flugwesen. Das zweite Ssikorskische Großflugzeug hat den Namen „Ilja Muromzew“ erhalten.

Am 6. Dezember stürzte ein Offizierflieger der Libauer Flugabteilung in Libau beim Niedergehen auf das Wasser aus etwa 30 m Höhe ab und wurde tödlich, sein Fluggast schwer verletzt. Der benutzte Apparat war ein Wasserflugzeug, „Ssikorski Nr. 10“.

Die Marineverwaltung soll den Bau eines Luftschiffs von etwa 20 000 cbm Gasinhalt vergeben haben. Das Fahrzeug soll eine Vereinigung des starren und halbstarren Systems sein. Außerdem wird angeblich der Bau eines kleinen starren Luftschiffs, Typ Kostowitsch (Arborit-Gerippe, 6000 bis 7000 cbm Inhalt), geplant.

— Verschiedenes. In der Nacht vom 29./30. November kam das Kanonenboot „Uraletz“, auf der Fahrt von Jalta, wo es durch den Zaren besichtigt worden war, nach Ssewastopol, zwischen der Peschana- und der Streletzki-Bucht fest. Es herrschte schlechtes, unsichtiges Wetter, und die festen, weißen Feuer der Einsteuerungslinie von Ssewastopol waren nicht ausgemacht, vielmehr mit anderen verwechselt worden. Die Mannschaft des „Uraletz“ konnte gerettet werden, jedoch schlug ein zur Hilfeleistung vom Kanonenboot „Kubanetz“ entsandter Kutter voll Wasser und sank. Ein Offizier, der Sohn des 1905 mit der „Petropawlowsk“ untergegangenen Malers Wereschtschagin, und fünf Mann ertranken.

Die Kommandantur und der Stab der Seefestung Libau wurden durch Erlaß vom 4. September aufgelöst.

Am 29. September wurde die FT-Großstation Issakogorka bei Archangelsk eingeweiht. Weitere Großstationen sollen in Baku und Poti errichtet werden.

Das „Komitee zur Verstärkung der Flotte durch freiwillige Spenden" wurde nach Beendigung seiner Tätigkeit aufgelöst. Durch seine Sammlungen wurden der Baltischen Flotte achtzehn große Torpedoboote, vier Unterseeboote und der Zerstörer „Nowik" zur Verfügung gestellt. Der Zar drückte dem Vorsitzenden des Komitees, Großfürsten Alexander Michailowitsch, durch Allerhöchstes Handschreiben seinen Dank für diesen glänzenden Erfolg aus.

Der Vorstand der unter dem Protektorat des Zaren stehenden „Gesellschaft für Kriegs- und Marinetechnik" schlug die Verleihung einer großen goldenen Medaille an die deutsche Gesellschaft Vulcan für ausgezeichnete Mitarbeit bei dem Bau des großen Torpedoboots „Nowik" vor. Vulcan lieferte die Maschinen und Kesselanlage des „Nowik" (vgl. Oktoberheft 1913). Dieses Boot sollte als Modell für die neu zu bauenden russischen Torpedoboote dienen und besitzt folgende Abmessungen: Länge zwischen den Perpendikeln 99,6 m, größte Breite 9,5 m, Wasserverdrängung 1280 t, Tiefgang 3 m, Maschinenleistung 36 500 PS, garantierte Geschwindigkeit 36 kn, Besatzung 140 Mann. Erreichte mittlere Geschwindigkeit 37 kn, erreichte Höchstgeschwindigkeit 37,3 kn.

G.

⚜

Österreich-Ungarn. Marineetat. Im Marineausschuß der ungarischen Delegationen erklärte der Marinekommandant Admiral Haus, daß er sich mit seinen Forderungen streng im Rahmen des Bauplanes seines Vorgängers, des Grafen Montecucculi, halten werde. Danach soll die Flotte durch Neubauten auf einem Bestand von 16 Linienschiffen, 12 Kleinen Kreuzern, 24 Torpedofahrzeugen, 72 Torpedobooten und 12 Unterseebooten gehalten werden. Dabei sei der eigentlich unumgängliche Ersatz der „Monarch"-Klasse wegen der schlechten wirtschaftlichen Lage sogar einstweilen verschoben. Der Marinekommandant äußerte sich besonders lobend über die Verwendbarkeit der Reservisten, mit denen die Flotte während der Dauer der Mobilisierung zum größten Teil hätte bemannt werden müssen. Es sei seit 47 Jahren das erstemal, daß die operative Flotte geschlossen im Dienst gewesen sei, der Erfolg gäbe die besten Bürgschaften für den Ernstfall.

Graf Tisza wandte sich im Verlauf der Beratungen in bemerkenswerter Weise gegen die Anschauung, daß Österreich-Ungarn seine Flotte gegen Italien baue; das Gegenteil sei der Fall, er hoffe, daß die Flotte diesem Bundesgenossen noch wichtige Dienste werde leisten können. Fernerhin wurde die Notwendigkeit von Großkampfschiffen für die Verteidigung der Adriaküste betont. Der Etat wurde angenommen.

— Personal. Kontreadmiral Silvius Edler Bersa v. Leidenthal ist am 3. Dezember in Triest gestorben.

— Stapellauf. „Szent Istvan" wird Mitte Januar 1914 auf der Danubiuswerft in Fiume von Stapel laufen und Ende 1914 fertig werden. Die Verzögerung erklärt sich dadurch, daß die junge Werft bei dem Bau eines so großen Schiffes noch mit technischen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte.

Am 15. Dezember lief auf dem Seearsenal in Pola „Chamäleon" von Stapel.

— Unfälle. Beim letzten Anschießen eines 24 cm-Rohres wurden in Bolewetz bei Pilsen zwei Arbeiter schwer verletzt.

— Neuer Kriegshafen. Es verlautet, daß Sebenico statt des größeren und besseren Hafens von Cattaro zum Kriegshafen gewählt ist, weil Cattaro von den benachbarten den Montenegrinern gehörenden Höhen bestrichen werden kann.

Gt.



Schweden. Flottentätigkeit. Der Chef des Marinestabes und der Flotteninspekteur haben den Antrag gestellt, daß auch im Winter Fahrübungen von Schiffen der Rekrutenabteilungen, und zwar möglichst zusammen mit Übungen der Torpedoboots- und Unterseeboots-Reserveformationen, abgehalten werden. Sie schlugen als Übungsperiode für den Winter 1913/14 die Zeit vom 11. bis 31. Januar vor und berechneten die Kosten der Übungen mit 3160 *M* täglich, wozu etwa 16 000 *M* für Schießübungsmunition treten würden.

— Schiffsmaterial. Die Rudermaschine für das Küstenpanzerschiff „Sverige" wurde bei den Atlas-Werken in Bremen bestellt.

— Flugwesen. Am 20. November erlitt auch das dritte der in Frankreich gekauften Wasserflugzeuge, das Farman-Flugzeug „F 1", eine Havarie, so daß zeitweilig kein Marineflugzeug betriebsklar war.

Am 17. Dezember stellte die Fliegerschule nach einer Besichtigung durch den Flotteninspekteur, Vizeadmiral Dyrssen, für den Winter außer Dienst. Infolge der zahlreichen Unfälle der kurzen Übungsperiode des Jahres 1913 und der angetroffenen ungünstigen Witterung konnte das geplante umfangreiche Übungsprogramm (vgl. Oktoberheft) nicht durchgeführt werden; so mußten u. a. die Übungen im Photographieren, Bombenwerfen, Signalisieren und die FT-Übungen ausfallen.

Das Donnet-Lévêque-Flugzeug scheint nicht befriedigt zu haben. Apparate dieses Typs sollen nicht mehr beschafft werden.

Der Flotteninspekteur beantragte die Unterstellung des Flugwesens unter den Flottenchef.

Die Södertelge-Werke werden den Bau von Flugzeugen übernehmen. Ihre erste Bestellung soll ein dem schwedischen Heere von dem Maler Andreas Zorn geschenktes Flugzeug sein. Der Bau einer zweiten schwedischen Flugzeugfabrik, in Landskrona, ist geplant (»Berligske Tidende«).

— Verschiedenes. Das am 23. August 1913 infolge einer Kollision mit dem Küstenpanzerschiff „Oden" gesunkene Kanonenboot „Urd" (vgl. Septemberheft 1913, S. 1120) wurde geborgen und nach Kopenhagen geschleppt, wo es abgewrackt werden soll.

Die Gründer der neu zu eröffnenden schwedischen Amerika-Linie haben bei der Regierung ein Darlehen von etwa 150 000 *M* und eine jährliche Subvention von etwa 0,5 Mill. *M* beantragt. Als Gegenleistung sollen die Schiffe der Linie als Hilfskreuzer eingerichtet werden und eine Geschwindigkeit von nicht unter 21 kn erhalten. G.



Dänemark. Flottentätigkeit. Nach Beendigung der ersten Ausbildung sammelte das Wintergeschwader, in Stärke von 1 Küstenpanzerschiff, 1 Kreuzer, 4 Torpedobooten und 4 Unterseebooten, am 24. November vor Helsingör und wurde hier am folgenden Tage vom König besichtigt.

— Flugwesen. Die dänische Militärverwaltung verbot ausländischen Fliegern das Überfliegen dänischen Festungsgebietes und der Marinewerft Kopenhagen. Ausländische Flieger, die beabsichtigen, nach Dänemark zu fliegen und dort zu landen, haben sich vorher anzumelden.

— Verschiedenes. Auf Torpedoboot „Ormen" platzte am 5. Dezember ein Kesselrohr. Zwei Heizer wurden schwer verletzt. G.

❦



Norwegen. Flottentätigkeit. Küstenpanzerschiff „Tordenskjold“ ging Mitte November nach seinem neuen Winterliegehafen Bergen.

Unterseeboot „A 1“ — früher „Kobben“ — wurde am 3. Dezember zur Jahresreparatur außer Dienst gestellt. G.

⚜

Griechenland. Marineminister Stratos ist zurückgetreten, angeblich weil er, ohne vorher den Ministerpräsidenten Venizelos zu benachrichtigen, mit einer deutschen Werft in Kiel über den Bau eines von Griechenland dort zu bestellenden Kreuzers in Verbindung getreten sei und der Werft die Pläne des Schiffes geschickt hätte. Gt.

⚜

Spanien. Über den Ausbau der spanischen Flotte ist als Ergänzung der im Novemberheft gebrachten Mitteilung zu berichten:

Der dem früheren Kabinett Romanones als Marineminister angehörende Amalio Gimeno hat sich in einem Aufsatz über die Schiffe des zweiten Teiles des spanischen Flottenprogramms geäußert. Die drei Linienschiffe sollen danach bei 21 000 t Wasserverdrängung eine Armierung von acht 38 cm-Geschützen erhalten und eine Geschwindigkeit von 21 kn haben. Die Armierung ist im Verhältnis zur Wasserverdrängung sehr stark, sie wird sich wahrscheinlich nur durchführen lassen unter Verzicht auf eine brauchbare Mittelartillerie oder ausreichenden Panzerschutz. Die beiden Kleinen Kreuzer sollen nicht 5000 t, sondern nur 3000 t Wasserverdrängung erhalten und 28 bis 30 kn laufen. Die Zerstörer werden 1750 t groß. Was Spanien mit dem Bau eines solchen Zerstörertyps bezweckt, ist nicht ersichtlich, da er für Zerstörerzwecke zu groß und für den Kreuzerdienst zu klein ist. Die alten spanischen Zerstörer haben 370 t Wasserverdrängung, die in Bau befindlichen Torpedoboote sollen 180 t groß werden. Die Wasserverdrängung der Unterseeboote wird in aufgetauchtem Zustande 400 t und untergetaucht 500 t betragen.

Durch einen Streik auf der Werft in Ferrol werden die Arbeiten an den Linienschiffen „Jaime I.“ und „Alfonso XIII.“ aufgehalten.

⚜

Türkei. Der Marineminister hat mit den Firmen Armstrong und Vickers einen Vertrag zur Reorganisation der türkischen Marinewerft am Goldenen Horn und zum Bau von Werften und Docks in Jsmid abgeschlossen.

Das Unternehmen wird den Namen »Société Impériale Ottomane Cointeressée des Chantiers, Docks et Constructions Navales Anonyme« führen und mit einem Kapital von rund 20 Mill. *M* arbeiten. Die Gesellschaft hat das ausschließliche Recht für Marinebauten in Konstantinopel und Jsmid sowie das Vorzugsrecht für den Bau und Betrieb anderer Werften und Docks in den genannten Häfen, und zwar auf die Dauer von 30 Jahren. Es sollen nur türkische, englische oder kanadische Arbeiter, Werkführer und Jngenieure beschäftigt werden.

Jm Kriegsfalle gehen sämtliche Anlagen an die Türkei über; diese besitzt nach 20 Jahren das Rückkaufsrecht.

Das Abkommen wird in der englischen Presse als „glänzender Erfolg“ bezeichnet. Gt.



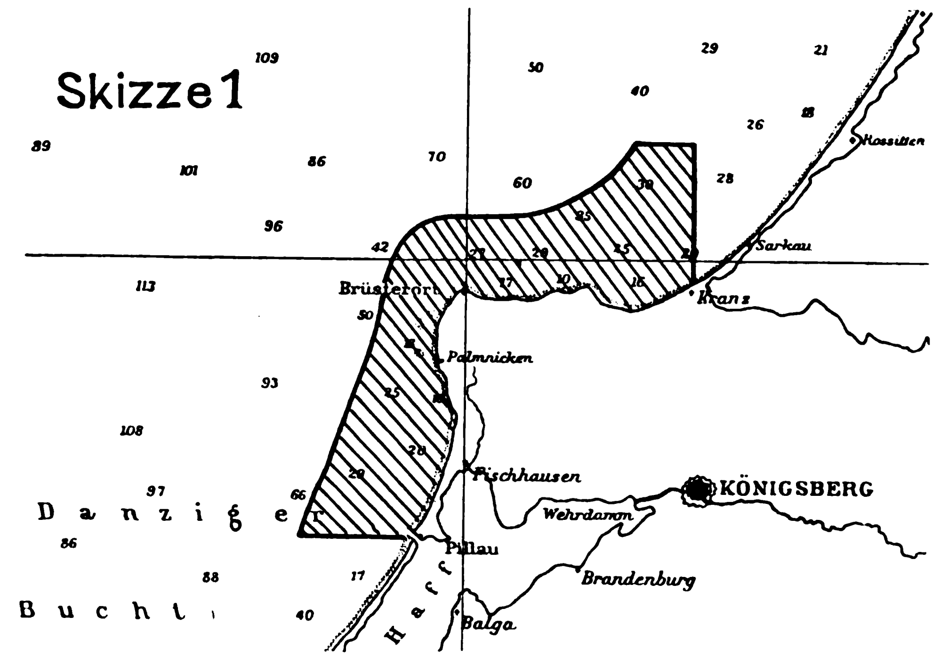
Verschiedenes.

Vermessungsarbeiten der Kaiserlichen Marine im Jahre 1913.

(Mit 2 Skizzen.)

I. Vermessungen in der Ostsee.

Skizze 1: Küste von Ostpreußen zwischen Pillau und Kranz, seewärts bis zur 40 m-Tiefengrenze. 1 : 75 000. S. M. S. „Hyäne" (Korvettenkapitän Zimmer) mit 2 Peilbooten.



Skizze 2:

a) Seevermessung von Rügen nach Westen einschließlich der Mecklenburger Bucht. Nördlich von Dornbusch, vor der Wismar- und in der Lübecker Bucht in 1 : 40 000, das übrige Gebiet in 1 : 75 000. S. M. S. „Hyäne" (Korvettenkapitän Zimmer) mit 3 Peilbooten.

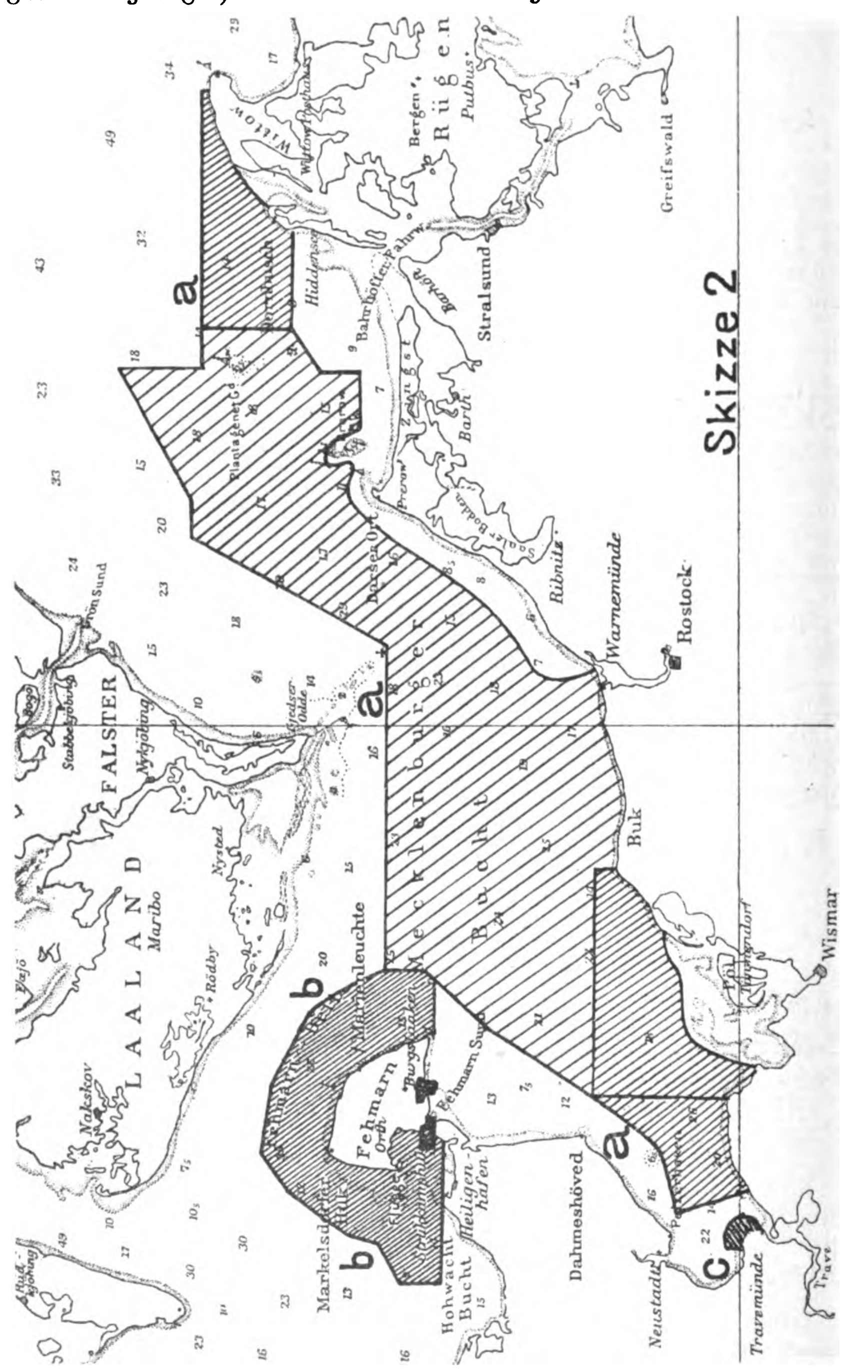
b) West-, Nord- und Ostküste von Fehmarn. 1 : 25 000. Hafen von Burgstaaken 1 : 5000. Westlicher Teil des Fehmarn-Sundes 1 : 10 000. Peilboot der Vermessungskompagnie der I. Matrosendivision.

c) Niendorfer Steinriff nördlich von Travemünde. 1 : 12 500. Peilboote S. M. S. „Hyäne".

Ferner wurden nachstehende kleinere Arbeiten ausgeführt:

1. Peilboot des Küstenbezirksamts II (Stettin): Lotungen im Gellenstrom bei Barhöft, vor Swinemünde und bei der Dievenow-Mündung.

2. Peilboot des Küstenbezirksamts III (Kiel): Lotungen im Aarösund, in der Flensburger Föhrde und bei Sonderburg.



3. Durch die Vermessungskompagnie der I. Matrosendivision (Pinnasse): Neuaufnahme des Kieler Hafens.

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

W. Krawtschenko: **Durch drei Ozeane.** Erinnerungen eines Arztes an die Ereignisse zur See im russisch-japanischen Kriege 1904/05. Übersetzt auf Veranlassung der Schriftleitung der „Marine-Rundschau". — Berlin 1914. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4,25 M, gebd. 5 M.

Die Literatur über den russisch-japanischen Krieg ist rein zahlenmäßig schon recht umfangreich. Das erklärt sich unschwer aus dem besonderen Interesse, das von allen Seiten diesem einzigen „modernen Seekriege" entgegengebracht wird. Die vorliegende Tagebuchniederschrift eines russischen Marinearztes ergänzt die Literatur dieses Krieges durch eingehende Detailschilderungen aus dem Innenleben der russischen Flotte. Krawtschenko machte die Ausreise des Geschwaders Rojestwenski mit, war zuerst auf „Isumrud", dann auf „Aurora" eingeschifft und nahm an der Schlacht bei Tsuschima teil. Seine Beobachtungen und Schilderungen sind anderer Art als die Semenoffs. Der Seeoffizier sah und registrierte in erster Linie die taktischen Momente, die Waffenverwendung und Waffenwirkung. Der Arzt Krawtschenko bringt vorwiegend das Menschliche zur Darstellung; er zeigt uns die Wirkung der Legendenbildung, der mangelhaften Verpflegung, den Einfluß wirklicher Persönlichkeiten, er läßt uns die Stimmungen und Verstimmungen unter der Besatzung mitempfinden, erzählt von ihren kleinen und kleinsten Leiden und Freuden — es ist ein kriegerisches „Interieur", das er malt. Und weil gerade hier in der unglücklichen russischen Flotte die Einwirkung all jener Imponderabilien, die aus der Seele der Besatzungen entstammen, so entscheidend und vernichtend wurde, ist das Bild, das uns Krawtschenko entwirft, ungemein lehrreich. Sind auch manche Züge des russischen Mannes von besonderer nationaler Eigenart, so ist dennoch so viel allgemein Menschliches in diesen Schilderungen enthalten, daß jeder Offizier, namentlich der Marineoffizier, daraus lernen kann — und sollte. „Nicht Schiffe kämpfen, sondern Männer" — deshalb gilt es nicht allein Schiffe zu handhaben, sondern ebensowohl Männer zu führen. Die Bedeutung dieser ernsten Aufgabe wird manchem Leser durch dies Buch recht vor Augen gerückt werden. Es darf angenommen werden, daß außerdem Marineärzte sachliche Anregungen aus dem Buche Krawtschenkos gewinnen können. G.

Deutschlands Flotte im Entscheidungskampf. Eine Einführung der Laien in das Wesen des modernen Seekrieges von Rudolf Troeltsch. Mit zahlreichen Bildern und Skizzen im Text. — Berlin 1914 bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3 M.

Der Verfasser des vorgenannten Buches ist Landgerichtsrat in Kempten im Algäu. Es dürfte noch nicht dagewesen sein, daß ein deutscher Richter ein Buch über Seekriegführung geschrieben hat, und doch möchten wir ihn für ganz besonders berufen für diese Aufgabe bezeichnen, weil er selbst als Laie nichts voraussetzte, und somit für die Laien, die er sich als Leser dachte, ein vortrefflicher Lehrmeister war. Sein Material hat der Verfasser aus den zuverlässigsten Quellen geschöpft. Er kennzeichnet damit am besten die nachhaltige Aufklärungsarbeit, die seit jenen Tagen geleistet ist, als es galt, dem ersten Flottengesetz den Boden zu bereiten. Das Buch umfaßt in seiner Art eine vollständige Seekriegslehre, ausgehend von den einzelnen Möglichkeiten der Bekämpfung Deutschlands zur See bis zu der Schlußbetrachtung

über die Bedeutung des persönlichen Faktors für den Erfolg der Seeschlacht. Das dem Großadmiral v. Koester gewidmete Buch dürfte seinen Leserkreis in erster Linie in den Kreisen des Flottenvereins finden. Wir können es jedem empfehlen, der sich über diese für unsere militärische Machtstellung so wichtigen Fragen und besonders darüber informieren will, auf Grund welcher Voraussetzungen auch die schwächere Flotte an dem Erfolg im Kampfe nicht zu verzweifeln braucht.

Handbuch für Heer und Flotte. Herausgegeben von Georg v. Alten †, Generalleutnant z. D., fortgeführt von Hans v. Albert, Hauptmann a. D., unter Mitwirkung von etwa 400 der namhaftesten Fachmänner aller Länder. — Deutsches Verlagshaus Bong & Co., Berlin W 57. — Preis in Halbfranz gebunden jeder Band 26 *M.*

v. Altens Handbuch — siehe Jahrgang 1912, S. 410 und 1564 — hat, nachdem es den neunten Band vorweggenommen, jetzt den fünften Band zur Vorlage gebracht. Den Hauptteil umfaßt diesmal der Buchstabe K, und wir brauchen nur die Abschnitte „Kreuzer“ und „Kreuzerkrieg“, „Kriegsmarine“, „Kriegschiff“, „Kiautschou“, „Kiel“ und „Kuxhaven“ (Cuxhaven) zu nennen, um zu zeigen, daß gerade dieser Band für uns von ganz besonderem Interesse ist. Unter den Mitarbeitern dieses Bandes seien die Admirale v. Ahlefeld, v. Eickstedt, Glatzel und Kalau vom Hofe genannt. Von weiteren umfangreicheren Aufsätzen mögen aus der reichen Fülle die Stichworte „Kappengeschoß“, „Küstengeschütze“, „Kabelnetz“, „Kraftfahrzeuge“, „Kriegervereinswesen“ aufgezählt werden, von Schlachtenschilderungen „Königgrätz“ und „Kunersdorf“. Berliner Leser wird insbesondere eine alte Karte der Umgegend des Kreuzberges aus dem Jahre 1798 interessieren, weil sie erkennen läßt, welche ungeheuren Veränderungen des Geländes hier durch die Eisenbahnen und die Entwicklung der Großstadt hervorgerufen worden sind. Von höchstem, allgemeinem Interesse ist ein Aufsatz „Landwirtschaft und Wehrmacht“. Von fast vergessenen Dingen berichtet das Stichwort „Ladysmith“, daneben sei noch das Stichwort „Kuropatkin“ genannt. Gegenüber dem ganzen Werk erscheint nach wie vor die schwerwiegendste Frage, inwieweit es dem Veralten ausgesetzt ist. Selbstverständlich werden die technischen Aufsätze den Standpunkt beim Erscheinen des betreffenden Bandes schildern; bei den „Bestimmungen“ dürfte sich die Veränderlichkeit der Kriegskunst am nachteiligsten äußern. Dauernden Wert hat dagegen das unendlich reichhaltige Material an geschichtlichen, biographischen und geographischen Darstellungen. Außerdem sorgt die Behandlung der Gegenstände und die vortrefflich eingearbeitete Gesamtredaktion dafür, daß alles Beiwerk fortbleibt, und soweit als immer möglich nur die großen und deshalb bleibenden Gesichtspunkte zur Darstellung kommen. Nach wie vor möchten wir die Beschaffung des v. Altenschen Handbuches als eine vortreffliche Kapitalanlage bezeichnen.

Das Volk in Waffen. Zweiter und letzter Band: „Die Flotte“. Von Kontreadmiral Holzhauer. — Dachau bei München, Gelber Verlag, Mundt & Blumtritt. — Preis 1,90 *M.* Mit rund 150 photographischen Aufnahmen kartoniert, in Halbpergament gebunden 3 *M.*

Den ersten Band dieses Werkes „Das Heer“, von Oberstleutnant Hoppenstedt, besprachen wir in Jahrgang 1913, S. 1003. Wie dieser ist auch der oben genannte zweite Band in erster Linie eine hübsche Bildersammlung, die aber durch einen anregend geschriebenen Text sachgemäß belebt und erläutert wird. Eine letzte Durchsicht hätte vielleicht Gelegenheit geben sollen, noch nachzutragen, daß die Angaben für „Ersatz Wörth“ inzwischen veröffentlicht sind, auch wären dann vielleicht die Bildunterschriften S. 11 und 32 noch richtig gestellt worden; diese geringfügigen Vorbehalte aber geben keinen Anlaß, dem Buche die Anerkennung zu versagen, daß es sich als eine durchaus dankenswerte und für das Marineinteresse erwünschte Ver-

öffentlichung darstellt. Das Buch würde sich ebenso wie der erste Band besonders gut zu Geschenkzwecken und zur Prämienverteilung eignen.

Flagships Three. Von C. E. W. Bean. — Verlag Alston Rivers, Ltd., London 1913.

Die Entwicklung der englischen Kolonialmarinen, der heutige Stand dieser Frage und ihre Entwicklungsmöglichkeiten stehen im Bereich des britischen Weltreiches augenblicklich im Mutterlande in gleicher Weise wie in den Kolonien im Mittelpunkt des Interesses. Englands wiederholte Versuche auf den Reichskonferenzen, durch Denkschriften und durch Beeinflussung der Presse die Dominions zu einer erhöhten Beteiligung an den Ausgaben für die Verteidigung des Reiches zur See zu gewinnen, sind bekannt. Bisher hat das Mutterland einen wirklichen Erfolg damit aber nur bei dem Commonwealth gehabt, denn nur dieser hat ein Marineprogramm angenommen, dessen Durchführung für die englische Seerüstung mehr als eine augenblickliche und vorübergehende Stärkung bedeuten würde. Naturgemäß hat die in Australien im Werden begriffene Marine auch ihre Kinderkrankheiten zu überstehen, deren Keim nicht zum wenigsten darin zu suchen ist, daß die australische Bevölkerung der neuen Schöpfung einigermaßen fremd gegenübersteht. Und dem will das vorliegende Buch abhelfen. Das erste Flaggschiff, von dem der Verfasser spricht, ist das der Wikinger, mit dem die Vorfahren der heutigen Engländer über die Nordsee in ihre neue Heimat kamen. Ihr rauhes Seeheldentum muß zum Beweis des Berufs der Australier für den Dienst in der Marine dienen. Das zweite ist die alte „Powerful", ein langjähriges Flaggschiff auf der australischen Station, das dritte schließlich die „Australia". Der Bericht über eine sechswöchige Reise auf der ersteren und die Beschreibung des Werdegangs der letzteren geben dem Verfasser Gelegenheit, von allem, was es in der Marine gibt, im Plauderton zu erzählen. Ein etwas tiefer gehendes Interesse können daher nur die Kapitel beanspruchen, in denen der Verfasser die Gründe der Forderung eines weißen Australiens erläutert und auseinandersetzt, wie diese Forderung zur augenblicklichen Marinepolitik Australiens geführt hat, sowie welche Bahnen diese Marinepolitik voraussichtlich in der Zukunft nehmen wird. Etwas Neues bringt allerdings diese Zusammenstellung nicht.

Besançon-Pontarlier. Die Operationen des Generals v. Manteuffel gegen den Rückzug des französischen Ostheeres vom 21. Januar 1871 ab. Von Oberstleutnant a. D. Fabricius. Zweiter Teil, viertes Buch: Um Pontarlier. — Oldenburg 1913, G. Stalling. — Preis 8,00 ℳ.

Der vorliegende Band ist der letzte des groß angelegten Werkes, das den Feldzug Manteuffels im Südosten Frankreichs schildert. Der äußerst kühn angelegte und genial durchgeführte Feldzug ist bisher nicht hinreichend bearbeitet gewesen, obwohl er es in ganz besonderem Maße verdient. Das vorliegende Werk füllt diese Lücke in vortrefflicher Weise aus. Die Bearbeitung ist äußerst genau und sorgfältig und beruht auf umfassendem Quellenstudium. Der Schlußband behandelt die Einkreisung der französischen Armee bei Pontarlier, die zu ihrem Übertritt über die Schweizer Grenze führte. Dem Verfasser gebührt besonderer Dank dafür, daß die großen Verdienste Manteuffels endlich durch eine umfassende Bearbeitung seines Feldzuges gewürdigt worden sind.

„Meine Erlebnisse im Balkankrieg und kleine Skizzen aus dem türkischen Soldatenleben." Hans Rohde, Ordonnanzoffizier im Stabe des Oberkommandos auf Gallipoli. 25 Illustrationen. — Verlag von Paul Baumann, Berlin-Charlottenburg. — Preis broschiert 3 ℳ, gebunden 4 ℳ.

Die reklamehafte Einbandzeichnung wäre geeignet, eine Voreingenommenheit gegen das oben bezeichnete Buch zu erzeugen, die es nicht verdient, denn es

schildert höchst anziehend und in voller Objektivität die Anteilnahme eines ehemaligen Zöglings der preußischen Kadettenanstalt an dem blutigen Ringen zwischen den Balkanvölkern. Der Verfasser steht als Deutscher bei Beginn des Feldzuges vor der Frage, nach Hause geschickt zu werden; es gelingt ihm, in abenteuerlicher Fahrt von seiner kleinasiatischen Garnison den europäischen Kriegsschauplatz zu erreichen und hier, ohne daß er seine Staatsangehörigkeit aufgibt, Verwendung zu finden. Interessant ist an dem Buche vor allen Dingen der Hinweis darauf, wie vortrefflich sich der Türke zum Soldaten eignet und wie auch für die Verwaltung ausreichend gesorgt war, nachdem die ersten schweren Schläge bei Lüle Burgas und Kirkilisse verwunden waren. Wenn die Person des Verfassers vielleicht etwas im Vordergrunde steht, so erklärt sich dies daraus, daß er nicht Kriegsgeschichte schreiben, sondern seine Erlebnisse schildern wollte. Das Buch, das mit einer größeren Anzahl recht guter Photographien ausgestattet ist, darf als ein wertvoller Bestandteil der noch nicht zu reichhaltigen Literatur über den Balkanfeldzug bezeichnet werden; es wird militärischen Lesern manche erwünschte Anregung bieten.

Der Balkankrieg 1912/13. Von Oberstleutnant Immanuel. 4. Heft: „Der Krieg vom Wiederbeginn der Feindseligkeiten im Februar 1913 bis zum vorläufigen Friedensschluß im Mai 1913". — Berlin 1913, E. S. Mittler & Sohn. — Preis 2,75 *M*.

Das vorliegende Heft behandelt die bulgarisch-türkischen Kämpfe um die Stellungen von Tschataldscha und Bulair, die Einnahme Adrianopels, die Kämpfe um Janina und Skutari. Da hierfür bereits reichlicher Quellenstoff vorlag, so konnte ein abgerundetes Bild der Ereignisse geliefert werden. Ein 5. Heft soll Ende 1913 erscheinen und den zweiten Balkankrieg behandeln. Für das schnelle Erscheinen einer Darstellung dieses neuesten Krieges verdient der Verfasser besonderen Dank, auch wenn sie später durch das Erscheinen neuen, reichlicheren Materials überholt werden sollte.

Das Ende des Kontinentalismus in Österreich. Entwicklung und Bedeutung unserer Seegeltung. Von Anton v. Mörl. Zweite Ausgabe mit 22 Bildern und Beigaben. — Verlag von Dr. H. Erben, Saaz in Böhmen. — Preis in dreifarbigem Umschlag kartoniert 1,20 Kronen = 1 *M*.

Das obige, im Jahrgang 1912, S. 1701, eingehend besprochene Buch hat in seiner ersten, teureren Ausgabe einen erfreulichen buchhändlerischen Erfolg erzielt, der Verlag hat sich deshalb entschlossen, eine neue volkstümliche, überdem noch mit einem reichen Bildermaterial geschmückte Auflage zu veranstalten. Das nunmehr als außerordentlich wohlfeil zu bezeichnende Werkchen verdient eine Verbreitung über Österreichs Grenzen hinaus. Es würde für Schülerbibliotheken, aber auch für die Mannschaftsbüchereien recht geeignet sein, denn die Schilderung Tegetthoffs bietet ein ganz vortreffliches Beispiel dafür, wie kühner Wagemut, verbunden mit kühler Berechnung, auch mit den unzulänglichsten Mitteln Erfolge erzielen kann. Ein solches Beispiel aber erscheint gerade für den Soldaten besonders wertvoll.

Grundzüge der Verfassung des Deutschen Reiches. Von Prof. Dr. E. Loening. 4. Auflage. — Sammlung „Natur und Geisteswelt", Band 34.

Die neue Auflage umfaßt die neuesten Veränderungen in den organisatorischen und finanziellen Grundlagen des Deutschen Reiches, sie wird deshalb als vielfach erwünschtes Hilfsmittel in der Bearbeitung der hierher gehörigen Fragen dienen können.

Von Schubarts **„Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches usw."** ist zur 25. Auflage ein Nachtrag erschienen, der insbesondere über die Kostendeckung der letzten Heeresvermehrung und im Zusammenhang damit über den Wehrbeitrag

Auskunft gibt. — Verlag von W. G. Korn, Breslau. Vgl. u. a. „Marine-Rundschau" 1912, S. 128.

J. Hann. **Lehrbuch der Meteorologie.** Dritte, unter Mitwirkung von Prof. Süring umgearbeitete Auflage. — Leipzig 1913. — Etwa 10 Lieferungen à 3,60 *M.*

Schon im Vorwort der ersten Auflage dieses ausgezeichneten Standardwerks hatte der Verfasser auf die Bedenken hingewiesen, ein solches Buch gerade in einer Periode raschesten Fortschritts dieser Wissenschaft herauszugeben. Jeder, der sich für meteorologische Fragen interessiert, muß es dem Verfasser Dank wissen, daß er sich durch solche Bedenken nicht hat schrecken lassen, sondern uns ein Nachschlagebuch geschaffen hat, das über jede Frage dieses Wissensgebietes rasch und genau informiert. So bringt auch die neueste Auflage den augenblicklichen Stand der Wissenschaft zur Darstellung und verweist durch einen außerordentlich gründlichen Literatur-Nachweis auf die Quellen, aus denen die Ergebnisse stammen. Dabei ist der Anschluß an die allerneusten Forschungsergebnisse so vollkommen durchgeführt, daß die im Oktober 1913 erschienene erste Lieferung bereits eine ganze Reihe von Veröffentlichungen des laufenden Jahres mitverarbeitet enthält. Der Inhalt umfaßt auf streng physikalischer Grundlage aber, von einem kurzen Anhang abgesehen, die folgenden Abschnitte: Die Temperatur der festen und flüssigen Erdoberfläche und der Atmosphäre; die Luftdruckverhältnisse; Wasserdampfgehalt der Atmosphäre und seine Folgeerscheinungen (Wolken, Niederschlag); die Luftbewegungen im allgemeinen und die dynamische Meteorologie; die Witterungserscheinungen, Stürme, Witterungstypen, Erhaltungstendenz der Witterung, Gewitter, Hagel, Luftelektrizität.

Aus dem Inhalt der ersten bisher erschienenen Lieferung (95 S.) mögen dem Leser der Marine-Rundschau ein paar Beispiele zeigen, wie vielerlei auch für die breite Allgemeinheit Interessantes dieses Lehrbuch der Meteorologie enthält.

Erkennbare Spuren einer vorhandenen Erdatmosphäre konnten noch 500 km über dem Erdboden erkannt werden. Die Atmosphäre (etwa 1 Millionstel der Erd-Masse) besteht in 100 km Höhe zu 96 % aus Wasserstoff, dessen Anteil am Grunde des Luftmeers weniger als 0,1 % beträgt. Die Wärmemenge, die die Erde jährlich von der etwa 6000° heißen Sonne erhält, könnte einen 36 m dicken, die ganze Erde einhüllenden Eispanzer wegschmelzen. Die wirklich jedes Jahr auf das Quadratmeter Boden gestrahlte Wärmemenge ist trotz der höheren geographischen Breite in Stockholm 6 % größer als in Wien, und in Davos mit seiner klaren Höhenluft $1\frac{1}{2}$ mal so groß wie in Wien. Im Erdboden verspätet sich der Wärmegang so stark, daß schon in 40 cm Tiefe das tägliche Minimum um 4 Uhr nachmittags, das Maximum um 4 Uhr früh eintritt, und daß der an der Erdoberfläche kälteste Monat in 6 bis 8 m Tiefe der wärmste ist, und umgekehrt. Die tägliche Wärmeschwankung verschwindet schon in 1 m Tiefe, die jährliche in 15 m Tiefe.

Da an der Oberfläche der Ozeane die tägliche Schwankung der Lufttemperatur meist kleiner als 0,5° ist, so gilt dieser geringfügige Wert für den weitaus größeren Teil der Erdoberfläche. In die Ozeane dringt die Sommerwärme etwa 300 m tief ein. Bei Fiume ist in 44 m Wassertiefe der Oktober am wärmsten (18,8°), der April am kältesten (12,6°). Die Rolle, die die Meeresbecken im Wärmehaushalt der Natur spielen, kennzeichnen die folgenden Angaben: Mit der von der Ostseeoberfläche in der Zeit von August bis November an die Luft abgegebenen Wärmemenge könnte man die Luft über der Ostsee bis in etwa 500 m Höhe Tag für Tag um 10° wärmer machen, und im Laufe des Winters gibt die Ostsee fast noch 3 mal soviel Wärme an die Luft ab. Die Wärmemenge, die die Ostsee im Laufe eines Jahres aufnimmt und wieder abgibt, ist 20- bis 30 mal so groß wie die einer gleich großen Landfläche.

Dr. Maurer.

Klein, Dr. Hermann J.: **Jahrbuch der Astronomie und Geophysik.** Enthaltend die wichtigsten Fortschritte auf den Gebieten der Astrophysik, Meteorologie und physikalischen Erdkunde. Unter Mitwirkung von Fachmännern herausgegeben. 23, 1912. — Leipzig 1913, Ed. Heinr. Mayer. VIII u. 368 S. 5 Tafeln. 8⁰.

Im Abschnitt Astrophysik (151 S., 2 Tafeln) betreffen 6 Referate die Sonnenforschung, 9 die Planeten, 3 den Erdmond und die Monde der Planeten, 6 die Kometen, 3 die Meteore und Meteoriten, 8 die Fixsterne und 26 Neue Sterne und Nebel. Der Abschnitt Geophysik bringt 5 Referate über Allgemeine Eigenschaften der Erde, 11 über Oberflächengestaltung, 3 über Erdmagnetismus, 10 über Erdbeben, 10 über Vulkanismus, 15 über das Meer, 7 über Inseln, 4 über Quellen und Höhlen, 8 über Moore und Seen, 6 über Flüsse, 8 über Glazialphysik, 5 über die Lufthülle, 6 über Lufttemperatur, 2 über Luftdruck, 4 über Wolken und Regen, 6 über Luftbewegung usw., 4 über Blitz, 3 über Optische Lufterscheinungen, 1 über Klimaänderung Nordafrikas, 2 über Wetterprognosen. Die Leser dürften namentlich die Referate über die Gezeiten im Mittelmeer und Schwarzen Meer von Sterneck, über Geographie des Atlantischen Ozeans von Schott und über die heutige Wettervorhersage von L. Großmann interessieren. Die Referate sind größtenteils wörtliche Auszüge aus den Originalarbeiten. Wd.

Veröffentlichungen des Hydrographischen Amtes der Kaiserlichen und Königlichen Kriegsmarine in Pola. Pola 1913. Kommissionsverlag von Gerold & Co. in Wien.

Gruppe II: „Jahrbuch der meteorologischen, erdmagnetischen und seismischen Beobachtungen“. Neue Folge. XVII. Band (XLI. der ganzen Reihe). Beobachtungen des Jahres 1912.

Gruppe V: „Ergebnisse der meteorologischen Beobachtungen in Pola, für das Lustrum 1906 bis 1910.“ Zusammengestellt vom K. u. K. Linienschiffskapitän Wilhelm v. Keßlitz und vom K. u. K. Linienschiffsleutnant Eduard Trost v. Wehrhort.

Beide von der Abteilung „Geophysik“ herausgegebenen Veröffentlichungen schließen sich den früheren gleichartigen an. Die der ersten zugrundeliegende Beobachtungszeit ist jetzt mittlere Ortszeit, die seismischen Beobachtungen werden in der Folge nur nach den Aufzeichnungen des astatischen Wiechertschen Horizontalseismographen mit 200 kg stationärer Masse veröffentlicht. M.

Istituto Idrografico della R. Marina: **Tavole logaritmiche a cinque cifre decimali.** Raccolte e pubblicate per cura dell' —. Genova 1913, XXVII u. 524 S. 4⁰.

In der italienischen Marine hat sich, wie Kapitän zur See Giavotto im Begleitwort angibt, das Bedürfnis nach einer fehlerfreien Sammlung von Tafeln, die allen Anforderungen der Seefahrer, Geodäten und Astronomen Rechnung trägt, herausgestellt. Diesem Bedürfnis wollen die vorliegenden Tafeln Rechnung tragen. Die Logarithmen und die natürlichen trigonometrischen Funktionen sind fünfstellig angesetzt. Die Intervalle in der Haupttafel der Logarithmen der trigonometrischen Funktionen sind 15 Bogensekunden, so daß die Schaltteile sehr gering sind und die Schaltrechnung bequem und sicher im Kopfe ausgeführt werden kann. Für die beiden ersten Grade des Quadranten sind die Logarithmen von Sekunde zu Sekunde gegeben, wodurch das Buch stark an Umfang gewachsen ist. Ferner enthält die Sammlung Tafeln der Additions- und Subtraktionslogarithmen, natürliche Logarithmen der Zahlen 1 bis 1000 und zahlreiche Verwandlungs- und Hilfstabellen. In der Einleitung wird der Gebrauch der Tafeln ausführlich auseinandergesetzt. Den

Schluß bildet eine 42 Seiten starke Formelsammlung. Die Tafeln zeichnen sich durch tadellosen, klaren Druck aus. Die Sammlung dürfte allen, die viel und genau rechnen müssen, sehr zu empfehlen sein. Zu erwähnen ist noch, daß jedem Logarithmus der Zahlen auch der Cologarithmus beigefügt ist. Wd.

R. Nimführ: **Die Luftfahrt.** Sammlung „Natur und Geisteswelt", 300. Bändchen. — B. G. Teubners Verlag, Leipzig. — Preis 1,25 *M.*

Das im Jahrgang 1909, Seite 1171, eingehend gewürdigte 300. Bändchen der rühmlich bekannten Sammlung hat mit der oben genannten Neuerscheinung seine dritte, die neuesten Erfahrungen berücksichtigende Auflage erlebt und damit zugleich den Beweis erbracht für das ausgedehnte Interesse, das der Sammlung wie dem Gegenstande gerade in der Darstellungsform, die diese Sammlung zu bieten vermag, entgegengebracht wird. Mit den zahlreichen Abbildungen bietet das Bändchen auch dem bis dahin ganz unbeteiligten Laien die Möglichkeit, einen Überblick über das immer wichtiger werdende Gebiet der Luftfahrt zu gewinnen, das Büchlein sei deshalb auch insbesondere zur Anschaffung für die Mannschaftsbüchereien empfohlen.

Volckmanns Bibliothek für Flugwesen. Band I: Die Fliegerschule. Von Albert Rupp und Willy Rosenstein, mit 19 Abbildungen. Preis 2,80 *M.* Band II: Der Flugmotor. Von C. Walther Vogelsang, mit 62 Abbildungen. Preis 1,80 *M.* — C. J. E. Volckmann Nachf., G. m. b. H., Verlagsbuchhandlung, Berlin-Charlottenburg.

In Volckmanns Verlag erschien bereits eine größere Anzahl von Schriften, die sich mit dem Flugwesen befaßten. Die mit den beiden vorstehend benannten kleinen Werken begonnene Bibliothek will die Fliegerei, von dem streng wissenschaftlichen Rüstzeug entlastet, auch einem weiteren Kreise zugänglich und verständlich machen. In der „Fliegerschule" erscheint das Wichtigste der Nachweis, daß es doch nicht jedermanns Sache ist, das Fliegen zu erlernen. Der „Flugmotor" schildert die Anforderungen an diesen und seine Bestandteile, um dann weiterhin eine Reihe neuer Motoren nach Maßgabe der darüber von den Fabriken veröffentlichten Einzelheiten zu erläutern. Wenn Band I verhindert, daß eine weitere Verbreitung der „Flugwissenschaft" in unklaren Köpfen Unheil stiftet, kann diese Bibliothek nur als ein nützliches Hilfsmittel zur Erkenntnis einer so wichtigen Errungenschaft bezeichnet werden. Wir sehen der Fortsetzung der Bibliothek mit Interesse entgegen.

Luftfahrt-Abreißkalender 1914. Bearbeitet von Rittmeister a. D. Curt v. Frankenberg und Ludwigsdorf, Direktor des Kaiserlichen Aero-Clubs, Berlin. — Preis 2 *M.*

Der uns zum erstenmal vorliegende Kalender erscheint im vierten Jahrgang, der Reinertrag aus dem Verkauf fließt den Wohlfahrts-Einrichtungen des Deutschen Luftfahrer-Verbandes zu. Der 122 Blätter umfassende Kalender bringt neben sehr guten Bildern eine Fülle von Material aller Art aus dem einschlägigen Gebiet. Bei dem großen Interesse, das namentlich die Jugend den Fragen der Luftschiffahrt entgegenbringt, dürfte sich der geschmackvolle Kalender insbesondere auch zu Geschenkzwecken eignen.

Die Befreiungskriege 1813 bis 1815. Von Generalmajor v. Friederich. Band IV: „Der Feldzug 1815". — Berlin 1913, E. S. Mittler & Sohn. — Preis 5 *M.*

Mit dem vorliegenden Band hat das hervorragende Werk des Generalmajors v. Friederich seinen Abschluß gefunden. Auf Grund einer wahrhaft umfassenden Kenntnis und Bewertung des Quellenmaterials wird eine Darstellung der Befreiungskriege geboten, die den höchsten wissenschaftlichen Anforderungen entspricht, ohne sich

in militärische Einzelheiten zu verlieren. Der Hauptwert ist auf den Zusammenhang der großen Begebenheiten und die Schilderung der Charaktere gelegt. Die Darstellung ist warm, lebendig und patriotisch. So ist ein wahrhaft volkstümliches Werk geschaffen, das unbedingt als das Beste bezeichnet werden muß, was über die Befreiungskriege geschrieben worden ist.

Aus unserem Kriegsleben in Südwestafrika. Erlebnisse und Erfahrungen von Hofprediger Lic. Max Schmidt, 1904/05 Felddivisionspfarrer in der Schutztruppe für Südwestafrika. Neue vermehrte und verbesserte Auflage. 21. bis 23. Tausend. Mit einer Kartenskizze und dem Bilde des Verfassers. — Preis broschiert 2 M, gebunden 3 M.

Die erste Ausgabe dieser vortrefflichen Schrift besprachen wir im Jahrgang 1907, S. 263. Wir stellten sie damals in Vergleich mit Frenssens um dieselbe Zeit erschienenem „Peter Moor". Gern weisen wir noch einmal auf den schlichten und dabei so lebensvollen Bericht des Feldpredigers hin, der seinen Reitern in Freud und Leid so nahe stand. Gerade dieses Buch wird noch lange, auch bei den jungen Soldaten reichen Segen stiften.

Moltke. Von Franz Carl Endres, kaiserlich ottomanischem Major im Generalstabe. Mit einem Bildnis Moltkes. — Sammlung „Natur und Geisteswelt", Band 415, B. G. Teubner, Leipzig 1913.

Wer sich mit Moltke näher beschäftigt, wird im Zweifel bleiben, ob er in ihm den Menschen oder den Feldherrn höher ehren soll; jedenfalls wird er den Wunsch hegen, daß dieser Mann als Mensch und in seinem Werke immer von neuem den weitesten Kreisen näher gebracht werde, um immer als Vorbild zu dienen. Schon aus diesem Grunde begrüßen wir es, daß Teubners Sammlung Moltkes Lebensbild dem Kreise ihrer kleinen Bändchen eingereiht hat, wir glauben aber auch dem Verfasser die Anerkennung schuldig zu sein, daß er seine Aufgabe in dem gezogenen engen Rahmen mustergültig gelöst und sich dadurch ein wirkliches Verdienst erworben hat.

Kuropatkin und seine Unterführer. Kritik und Lehren des russisch-japanischen Krieges. Von Frhr. v. Tettau, Oberstleutnant a. D. II. Teil: „Von Liaoyan bis Mukden". — Berlin 1913, E. S. Mittler & Sohn. — Preis 9 M.

Der vorliegende Band behandelt die großen Entscheidungsschlachten von Liaoyan, am Schaho, bei Sandepu und bei Mukden. Der Zweck der Arbeit ist, die Ursachen der Niederlagen der Armee Kuropatkins zu erforschen und Lehren daraus zu ziehen. Diese Ursachen blieben von Beginn bis zum Schluß des Krieges, wie der Verfasser mit Recht bemerkt, die gleichen, sie schienen unabänderlich zu sein. Sie hießen: „Mangel an Opferfreudigkeit und Tatenlust, an moralischer Kraft zu verantwortungsvollem Handeln". Die Hauptquelle des Verfassers bildet das russische Generalstabswerk, daneben sind aber alle hervorragenden Schriften russischer Kriegsteilnehmer benutzt, die zum Teil mit erstaunlicher Offenheit geschrieben sind. Unter den bisher erschienenen kritischen Veröffentlichungen über den russisch-japanischen Krieg steht das vorliegende Werk an erster Stelle. Es faßt auf knappem Raum alle wesentlichen Erscheinungen des Krieges in kritischer Beleuchtung zusammen. Sehr beherzigenswert sind die Schlußbetrachtungen. Die Kritik ist nicht geübt worden, um die russische Armee herabzusetzen, sondern um aus den Ereignissen zu lernen und um zu prüfen, ob wir selbst auf dem richtigen Wege sind. Der Geist der Nation und des Heeres entscheidet den Krieg. Ihn zu pflegen ist die erste Aufgabe der Friedensarbeit.

In Fjord und Mittelmeer. Fahrten eines Kleinen Kreuzers. Von Richard v. Stosch. Mit 26 Abbildungen auf 9 Tafeln. — Berlin 1914 bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis gebd. 2,75 ℳ.

Der Verfasser hat seinen Beruf zum Schildern des Seemannslebens in unserer Marine in seinem im Jahrgang 1912, Seite 545, besprochenen Buche: „Vom Seekadetten zum Seeoffizier" nachgewiesen, das jetzt im dritten bis fünften Tausend neu erschienen ist. In dem oben benannten Buche schildert er die Nordlandreise des neu in die Flotte eingestellten Kleinen Kreuzers „Breslau" als Begleitschiff der „Hohenzollern" und daran anschließend die Entsendung nach dem Mittelmeer zum Schutz der deutschen Interessen während des Balkankrieges, die das deutsche Kriegschiff mit den dort sich abspielenden blutigen Vorgängen nahe genug in Berührung brachte. Gleichwohl fand der Verfasser hier die Muße zu seinen Aufzeichnungen, die entstanden: „den Kameraden zur Erinnerung und jenen zum Nutzen, die einst selbst der Kriegsflagge folgen wollen". Das vornehm ausgestattete Büchlein darf nach dem Erfolge des ersten Werkes eines ausgebreiteten Leserkreises sicher sein. Besonders beachtenswert ist, was der Verfasser über den Wert der Schiffsbücherei für die Mannschaft schreibt. Er bestätigt uns, daß es kein besseres Mittel gibt, die Schmutz- und Schundliteratur aus den Kreisen zu verbannen, denen unsere Leute entstammen, als wenn sie während ihrer Dienstzeit an einen besseren Geschmack und edlere geistige Kost gewöhnt werden.

Deutsche Flagge, sei gegrüßt! Friedens- und Kriegsfahrten der „Hanse". Kriegs- und Friedenstaten der deutschen Marine. Von Hans Satow. — Reutlingen bei Enßlin und Laiblin. — Preis 3,50 ℳ.

Bereits im Jahrgang 1911, S. 1324, besprachen wir ein Buch: „Von der Wasserkante", in dem derselbe Verfasser bestrebt war, Interesse und Verständnis für die Angelegenheiten der Flotte und des Seewesens im allgemeinen in der Jugend und im Volk zu verbreiten. In dem oben genannten zweiten Buche bietet er nun für den gleichen Zweck aus dem reichen vorhandenen geschichtlichen Material eine Zusammenstellung von dem Leben und Treiben der Hansezeit und von den mannigfachen kriegerischen Vorgängen, von denen ihre Geschichte zu erzählen weiß, und weiter Schilderungen von unserer Kriegsmarine von ihren Anfängen bis in die jüngste Vergangenheit. Verschiedene Gedichte und zahlreiche Abbildungen beleben den Text. Bei den letzteren hat der Verfasser wohl einige Mißgriffe getan; den Prinzen Adalbert hätte er in Marineuniform zeigen sollen. Wer ihm als „Admiral Hollmann" Modell gesessen, ist nicht recht erfindlich; endlich: „das hamburgische Kriegschiff aus der Zeit der Hanse" ist in Wirklichkeit ein Abbild des dem 17. Jahrhundert angehörigen Konvoyschiffes „Wapen von Hamburg". Abgesehen hiervon darf Satows Buch als eine erwünschte Bereicherung der unseren Marineinteressen gewidmeten Jugendliteratur bezeichnet werden.

Hessische Volksbücher. Herausgegeben von Wilhelm Diehl. 17 und 18: „Der Nordpolarforscher Carl Weyprecht". Bearbeitet von E. Ihne. — Darmstadt, Hofbuchhandlung von H. L. Schlapp. — Preis 1,50 ℳ.

Carl Weyprecht ist der Entdecker von „Franz-Josephs-Land". Das oben genannte kleine Buch bringt einen Vortrag von Ihne, der den Lebensgang des Entdeckers und seine an Gefahren und Entbehrungen so reiche Reise schildert, und weiter Briefe an Weyprecht, die u. a. seine Teilnahme an der Seeschlacht bei Lissa, seine Kommandierung nach Mexiko zu der Zeit, als Kaiser Maximilian seinem tragischen Schicksal entgegenging, und endlich eigene Mitteilungen Weyprechts über seine Polarreise zur Darstellung bringen. Nach Preis, Format und Inhalt — vielleicht abgesehen von dem etwas „zu hoch" gehaltenen Vortrag und dem Schluß-

kapitel — wäre das Buch ein sehr zweckmäßiger Zuwachs der Mannschaftsbüchereien. Insbesondere das Kapitel „Unser Matrose im Eise“ dürfte den Leuten nicht nur Unterhaltung, sondern zugleich manche nutzbringende Anregung bieten.

„Mank Muern“. Grootstadtleeder von Hermann Claudius. Hamburg 1913. — Alfred Janssen. — Preis 2 *M*.

Es bedarf einer besonderen Erklärung, wenn eine wissenschaftliche Zeitschrift einen Band „Großstadtlieder“ bespricht. Was der Hamburger Claudius hier bietet, ist aber doch mehr als bloße „Großstadtlieder“, es ist echt niederdeutsche Küstenpoesie, und der seemännische Einschlag in dem Empfinden des Dichters ist kräftig, wie in der ganzen Gedankenwelt unserer Nordseeküstenbevölkerung. Schlicht und warm empfunden zeugen diese Gedichte in lebenstreuer, oft realistischer Schilderung von dem poetischen Hauch, der für ein noch nicht in Materialismus oder Mechanismus erstarrtes Gemüt auch über den alltäglichsten Dingen des Lebens liegt. Sie geben die herbe, etwas schwermütige Stimmung und die mit Tatkraft gepaarte innerliche Versonnenheit wieder, wie sie den Niederdeutschen und in besonderem Maße den Nordseeküstenbewohnern eigen sind. Das Buch ist ein Genuß für jeden, der sich auf der See oder an der Wasserkante heimisch fühlt. Hier eine Probe:

Fierawend in n Haben.

Weddern Damper! Weddern Troß!
Luder Lüd vun Blohm un Voß.
Swor, swor, swatt int Gesich
Stampt se öwer de Lannungsbrüch.
Wecke hebbt Il un drängelt sick vör,
De Kaffeetänk klötert achter jem her.
Weck, de smökt ehr Pip Toback,
Makt mankdör en lütten Snack:
Kuddl, Hein! — Bi Tetje Smitt
Nehmt wi noch n Lüdden mit! —
Baben kickt de Awendsünn
In de letzten Finster rin.
Ünnen ut dat Water stiggt
Hier en Licht, dor en Licht,
Rok un Duns un Sus un Brus . . .
Man na Hus — na Hus — —

G.

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Blaustein, Dr. A.: Deutschlands wirtschaftliche Kriegsbereitschaft. Berlin 1914. L. Simion Nachf. 1,00 *M*.

* Bodenmüller, A.: Schiffshilfsmaschinen, deren Berechnung und Konstruktion. Leipzig 1914. O. Leiner. 9,00 *M*.

* Brenning, Dr. M. u. Oppenheimer, Dr. E. H.: Der Schiffsarzt. 3. Auflage. Berlin 1914. A. Hirschwald. 2 *M*.

* **Erzberger**, M.: Die Militäranwärterfrage. Wie helfen wir? Ein Mahnwort an alle. Berlin 1914. Politik-Verlagsanstalt. 1,80 M.
* **Fleck**, A.: Maschinengewehre, ihre Technik und Taktik. Neueste Fortschritte. Jahrgang 1913. Berlin 1914. E. S. Mittler & Sohn. 3,00 M.
* **Lafon**, Ch.: L'aéronautique navale, militaire moderne. France et Étranger. Paris 1914. H. Dunod & E. Pinat. 5,60 M.
* **Oppel**, Prof. Dr. A.: Der Welthandel, seine Entwicklung und gegenwärtige Gestaltung. Frankfurt a. M. 1914. H. Keller. 3,00 M.
* **Philippson**, A.: Das Mittelmeergebiet, seine geographische und kulturelle Eigenart. Berlin 1914. B. G. Teubner. 7,00 M.
* **Schulze-Smidt**, B.: Bürgermeister Johann Smidt das Lebensbild eines Hanseaten. Berlin 1914. F. Leuwer. 10,00 M.
* **Wiese**, Dr. J.: Gustav Nachtigall. Ein deutsches Forscherleben im dunklen Erdteil. Berlin 1914. A. Schall. 10,00 M.
* **Wohlwill**, A.: Neuere Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg, insbesondere von 1789 bis 1815. Gotha 1914. F. A. Perthes. 10,00 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Marine- und militärische Fragen, Politik.

Flottenpläne des Jahres 1913.	S., Nr. 3, v. 12. 11. 13.
Die maritimen Kräfteverhältnisse der Mittelmeerstaaten.	M. S., 1913, Nr. 11.
British and German navies.	N. M. R., v. 12. 11. 13.
Schiffbauprogramm kleinerer europäischer Marinen.	F., November 1913.
La première escadre dans le Levant.	Y., v. 15., 22., 29. 11., 13. 12. 13.
Sea power. Weights in the balance.	N. M. R., v. 19. 11. 13.
Destroyers and their functions.	Ebenda.
Germany's place in the sun.	Ebenda.
England als Land- und Seemacht.	M. W., 1913, Nr. 159.
Les cadres des officiers de marine.	L. M., November 1913.
Das Mittelmeer-Machtproblem nach der Balkankatastrophe.	U., Dezember 1913.
Chilian navy.	N. M. R., v. 26. 11. 13.
La doctrine contre la Méditerranée.	M. d. F., Nr. 48, v. 29. 11. 13.
Der Einfluß der Staatsformen auf die Entwicklung der Kriegsflotten.	Deutsche Revue, Dezember 1913, Seite 295.

Die Neuordnung der französischen Schlachtschiffflotte.	I. R. A. F., Dezember 1913.
Die Organisation der französischen Kolonialtruppen 1913.	J. A. M., Dezember 1913.
The engineering branch. Scheme for adjusting old and new conditions.	N. M. R., v. 10. 12. 13.
Die Kielwasserlinie als Schlachtformation.	M. S., 1913, Nr. 12.

Bildungswesen.

L'école navale.	L. M., November 1913.

Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

Marinebegrooting voor het dienstjaar 1914.	M. B., v. 15. 11. 13, Seite 903.
Les nouvelles soldes.	M. d. F., Nr. 47, 48, v. 22., 29. 11. 13.

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Moderne deutsche Werkzeugmaschinen im Schiffbau.	S., Nr. 3, 4, 5, v. 12., 26. 11., 10. 12. 13.
Der Jahresbericht des Lloyd's Register of British and Foreign Shipping zu London 1912/13.	Ebenda, Nr. 3, v. 12. 11. 13.
H. M. S. »Benbow«. A twenty-five years' retrospect.	Eg., v. 14. 11. 13.
Modern steam turbine design.	E., v. 14. 11. 13.
The French mine layers »Cerbère« and »Pluton«.	Ebenda.
Boiler and economiser efficiency and design.	Ebenda u. v. 21., 28. 11., 5., 12. 12. 13.
Zur Lösung der Brennstoff-Frage.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 24, v. 17. 11. 13.
Schiffstonnen.	Mitteilungen des Deutschen Flottenvereins, Nr. 18, v. 21. 11. 13.
Das Kugellager im Dienste der Schiffahrt.	H., Nr. 47, v. 22. 11. 13.
The first Super-Dreadnought »Texas« of the U. S. Navy.	S. A., v. 15. 11. 13.
Steam propelling machinery for small vessels.	Eg., v. 21. 11. 13.
H. M. battleship »Iron Duke«.	Ebenda u. E., v. 21. 11. 13.
Zur Bewertung der Marschmaschinen für Kriegschiffsanlagen.	Dinglers Journal, Heft 48, v. 29. 11. 13.
Die Schiffs-Verbrennungskraftmaschinen.	U., Dezember 1913.
H. M. S. »Warspite«.	N. M. R., v. 26. 11., 3. 12. 13.
Modell of White-Forster boiler for instructional purposes.	Eg., v. 28. 11. 13.
The Chilian battleship »Almirante Latorre«.	Ebenda; Shipbuilding and Shipping Record, v. 4. 12. 13.
Steering and manoeuvring of ships.	M. E., Dezember 1913.
Propulsion of ships.	Ebenda.
The armoured ships »Wyoming« and »Arkansas« of the U. S. Navy.	S. A., Suppl., v. 22. 11. 13.
Die Bedeutung der Rädergetriebe für den Antrieb von Handelsschiffen.	Dinglers Journal, Heft 49, 50, v. 6., 13. 12. 13.
Ölfeuerung auf Kriegschiffen.	Mitteilungen des Deutschen Flottenvereins, Nr. 20, v. 4. 12. 13.

Die Entwicklung des Schiffspanzers.	D. F., Dezember 1913.
The oil fuel problem.	N. M. R., v. 10. 12. 13; Eg., v. 12. 12. 13.
Die Anordnung von Ruder und Schrauben bei Motorbooten.	D. Y., Nr. 50, v. 12. 12. 13.
Korrosionen an Kondensatorrohren.	M. S., 1913, Nr. 12.
Bases of the screw propeller problem.	E., v. 12. 12. 13.
The disposition of displacement tonnage of ships.	Eg., v. 12. 12. 13.

Werft- und Hafen-Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Workshop management.	E., v. 14. 11. 13.
Die preußische Seestadt Emden.	D. S., Nr. 22, v. 15. 11. 13.
Bagger und Baggergeräte für die Kaiserliche Hafenbauabteilung Helgoland.	Zeitschrift des Vereins deutscher Ing., Nr. 47, v. 22. 11. 13.
The Channel tunnel.	U. S. M., Dezember 1913; S. A., Suppl., v. 15. 11. 13; M. W., 1913, Nr. 160.
Studienbericht über den Hafen von Saloniki.	Magazin für Technik und Industrie-Politik, 4. Jahrg., Nr. 10, 1913/14.
Die Reichsmarine und die Privatwerften.	D. S., Nr. 23, v. 1. 12. 13.

Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Hundert Jahre Hanseatischer Schiffahrt.	D. S., Nr. 22, v. 15. 11. 13.
Deutschlands Handel mit Südafrika.	Export, Nr. 47, v. 20. 11. 13.
Die griechische Handelsflotte.	H., Nr. 47, 48, v. 22., 29. 11. 13.
Fünfzig Jahre deutscher Schiffahrt.	Ebenda, Nr. 48, 49, 50, v. 29. 11., 6., 13. 12. 13.
Der Hafen von Newport News, ein amerikanisches Verkehrsproblem.	Zeitschrift d. Gesellschaft für Erdkunde, 1913, Nr. 9.
Große Segelschiffe mit Hilfsmotoren.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 25, 26, v. 1., 15. 12. 13.
Lübecks Seegeltung im 20. Jahrhundert.	D. F., Dezember 1913.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Krupp'sche Selbstladekanonen.	M. S., 1913, Nr. 11.
Eenige eischen voor een moderne scheepsbattery.	M. B., v. 15. 11. 13, Seite 735.
The fire control platform of a United States battleship.	S. A., v. 8. 11. 13.
A cycle in naval gun construction.	Ebenda, v. 15. 11. 13.
The Lewis air-cooled machine gun.	E., v. 28. 11., 5. 12. 13.
Über Brisanz.	Z. S. u. S., Nr. 23, v. 1. 12. 13.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

The new long range torpedoes.	Cassier's Engineering Monthly, November 1913.
Le relevage des sous-marins.	Y., v. 29. 11. 13.

Luftschiffahrt, Flugwesen.

Das Versuchsluftschiff der deutschen Luftschiffwerft. — Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift, Nr. 23, v. 12. 11. 13.
Das Schießen gegen Luftfahrzeuge. — M. A. G., November 1913.
Einiges über unser Marineflugwesen. — F., November 1913.
The seaplane and its development. — J. U. S. I., November 1913.
The naval airship. — S. A., v. 15. 11. 13.
The future of the aeroplane. — E., v. 21. 11. 13.
Luftschiffhallen und Luftschiffhäfen. — Zeitschrift für Flugtechnik, Nr. 22, v. 29. 11. 13.
Airships for the navy. — Eg., v. 5. 12. 13.
Leuchtfeuersysteme für die Luftfahrt. — Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift, Nr. 25, v. 10. 12. 13.

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

Sea transport of troops. — A. N. G., v. 15. 11. 13.
Le problème de la défense des côtes. — Y., v. 6. 12. 13.

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

Über gerichtete Radiotelegraphie und deren Anwendung für Ortsbestimmung zur See. — M. S., 1913, Nr. 11.
Wireless telegraph committee. — E., v. 14. 11. 13.
Die funkentelegraphischen Einrichtungen des Dampfers „Imperator". — S., Nr. 4, v. 26. 11. 13.
Über die Verwendung des Fernsprechers an Bord. — Großeinkäufer, Nr. 55, v. 25. 11. 13.
Der Schnelltelegraph von Siemens & Halske. — Archiv für Post und Telegraphie, 1913, Nr. 23.

Rechtsfragen.

Le droit internationl en cas de guerre maritime. — L. M., November 1913.
Das Prisenrecht in seiner neuesten Gestalt. — H., Nr. 50, v. 13. 12. 13.

Gesundheitswesen.

Augengebrechen der Wehrpflichtigen. — Der Militärarzt, Nr. 21, v. 8. 11. 13.
Hospital ship and fleet. — Military Surgeon, Oktober/November 1913.
Hospital ship and medical transport to the fleet in time of war. — Ebenda, Oktober 1913.
Organization of the medical department of the division for battle. — Ebenda.
Froid industriel et hygiène navale. — A. M. N., Oktober 1913, Seite 241.
Ein Beitrag zur Behandlung der Malaria. — S. T. H., 1913, Heft 22.
United States marine hospital. — Military Surgeon, November 1913.
Flecktyphus auf Schiffen. — S. T. H., 1913, Nr. 23.

Nautische Fragen.

Aus der Vermessungstätigkeit der deutschen Marine. — K. H., VII. Jahrg., 1913, Nr. 7.
Die Gezeiten des Mittelmeeres. — A. H., 1913, Heft 11.
Über die Genauigkeit der Bahnbestimmung von Taifunen mit Hilfe des Barocyklonometers. — Ebenda.
Die Arbeiten der internationalen Meeresforschung. — Ebenda.

Tafeln zur Bestimmung der wahren Höhe eines Gestirnes.	H., Nr. 47, v. 22. 11. 13.
Die Kompaßroseneinteilung.	Ebenda, Nr. 48, v. 29. 11. 13.
Über automatisches Kurseinhalten.	M. S., 1913, Nr. 12.
Die Gezeiten im Adriatischen Meere.	Ebenda.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Safety at sea.	S. A., v. 8. 11. 13; E., v. 15. 11. 13.
Safety appliances on ocean steamers.	N., November 1913.
The stranding of the »San Giorgio«.	E., v. 5. 12. 13.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Nationale 75 qm-Kreuzeryacht „Sturmgesell".	Wassersport, Nr. 46, v. 13. 11. 13.
Die Jubelfeier des deutschen Segler-Verbandes.	Ebenda, Nr. 47, v. 21. 11. 13; D. Y., Nr. 47, v. 21. 11. 13.
Rückblick auf die Segelsaison 1913.	Ebenda u. Nr. 48, 49, 50, v. 28. 11., 5., 12. 12. 13.
Die neuen nationalen Klassen.	Wassersport, Nr. 48, v. 27. 11. 13.
Die Amerika-Pokal-Wettfahrten.	Ebenda u. Nr. 49, 50, v. 4., 11. 12. 13.
Fahrkunde für Motorboote.	D. Y., Nr. 48, v. 28. 11. 13.
Über den sportlichen Charakter des Tourensegelns.	Ebenda.
Der deutsche Motorbootsport.	S., Nr. 5, v. 10. 11. 13.

Koloniale Fragen.

Die Alkoholfrage in den Kolonien.	Koloniale Rundschau, November 1913.
Geistige Kämpfe in der Eingeborenenbevölkerung an der Küste Ostafrikas.	Ebenda.
Die Entwicklung Kameruns.	D. O., Nr. 46, v. 13. 11. 13.
Deutsch-Ostafrika und seine weißen und schwarzen Bewohner.	Koloniale Zeitschrift, Nr. 47, v. 21. 11. 13.

Geschichtliches, Geographisches.

The bombardment of Kagoshima by the British fleet, August 1863.	J. U. S. I., November 1913.
Schiffahrt und Kolonie in älteren Zeiten.	K. H., VII. Jahrg., 1913, Nr. 9.
Kanada, Land und Leute.	Ebenda.
The navy in the Peninsular war 1812—13.	U. S. M., Dezember 1913.

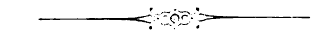
Verschiedenes.

Einiges über Seemannssagen.	F., November 1913.
Die Stadtanlage von Tsingtau.	Koloniale Monatsblätter, November 1913.
Das neue Marineamt.	U., Dezember 1913.

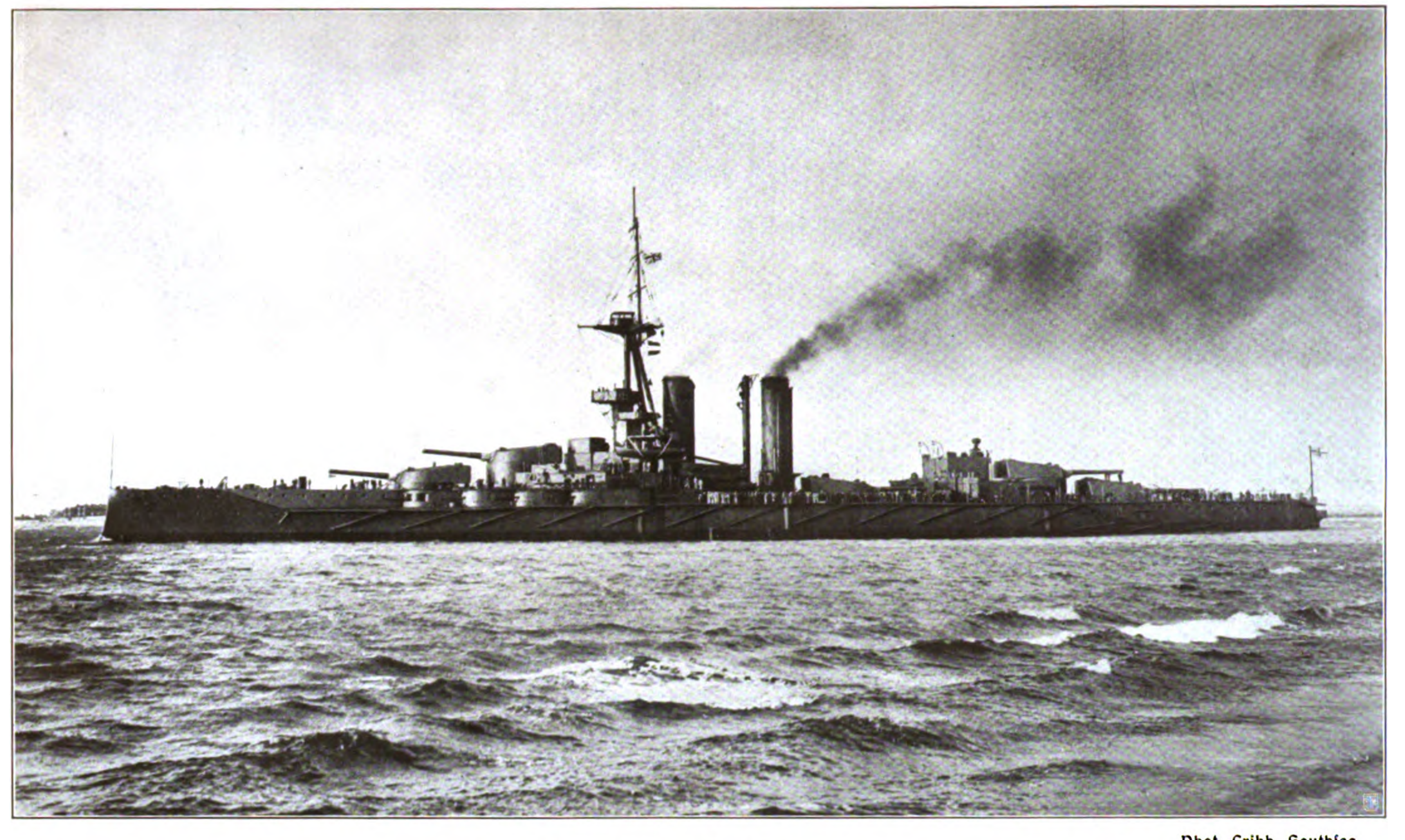
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. S.** = Deutsche Schiffahrt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering. — **F.** = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
J. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — **K. T.** = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — **M. Eg.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — **R. A. G.** = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.

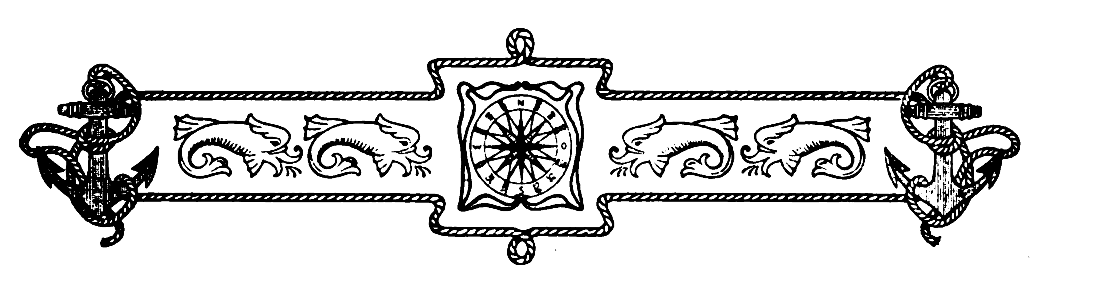


Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.



Phot. Cribb, Southsea.

Englisches Linienschiff „Iron Duke".



Die „Spencer Papers".

Ein Beitrag zum Kapitel: „Persönlichkeit und Kriegserfolg".

Der kürzlich veröffentlichte 46. Band der Quellenwerke der englischen Navy Records Society bringt eine Sammlung bisher nicht bekannter Privatdienstbriefe von und an George, second Earl Spencer, First Lord of the Admiralty 1794—1801, die von seinem Enkel, dem 5. Earl Spencer, der Gesellschaft übergeben und von dem bekannten Seekriegstheoretiker Julian S. Corbett gesichtet und herausgegeben worden sind. Man gewinnt aus diesem Briefwechsel Einblicke in die Geschäftsführung der englischen Seekriegsleitung, die damals wie heute, trotz der formell kollegialen Organisation der englischen Admiralität, doch traditionell Sache des Ersten Lords der Admiralität war.

Gerade in der brieflichen Form treten die persönlichen Eigenschaften der hinter den Tatsachen stehenden intellektuellen Urheber deutlicher hervor, und die Einflüsse der Persönlichkeit auf die Gestaltung der geschichtlichen Ereignisse werden durch diese Darstellungsart klarer. Man erkennt auch, daß großer Takt und diplomatische Begabung nötig waren, um die vielen persönlichen Einflüsse aller für den Kriegserfolg mitverantwortlichen Stellen in einheitliche Bahnen zu leiten und Reibungen zu vermeiden.

Die Briefe zeigen, daß Spencer diese diplomatischen Eigenschaften besaß und zum besten des Landes ausnutzte, immer vom höchsten Standpunkte urteilend, bei aller persönlichen Liebenswürdigkeit doch das sachliche Interesse stets in den Vordergrund stellend. Eben dieses sachliche Interesse erforderte indes weitgehende Rücksichtnahme auf persönliche Eigentümlichkeiten der an der Kriegsleitung beteiligten Männer und der in der Front stehenden Flottenführer. Neben dem historischen Interesse läßt dieser Teil der geschäftlichen Beanspruchung der Kriegsleitung auch — als allgemein wertvolle Betrachtung — erkennen, daß gerade bei dienstlichen Höchstanforderungen, wie sie in Kriegslagen meist gestellt werden müssen, die charakteristischen Persönlichkeitszüge bei den verantwortlichen Operationsleitern besonders scharf hervortreten, daß jeder glaubt, infolge seiner gesteigerten Verantwortlichkeit auch mit seinen Ansichten und Wünschen auf besondere Berücksichtigung rechnen zu dürfen. Es ist eine sehr wichtige Aufgabe der obersten Kriegsleitung, dieser gesteigerten Sensibilität das richtige Maß

von Rücksichtnahme zukommen zu lassen, um nicht Dienstfreudigkeit und Tatkraft zu lähmen oder den Erfolg durch innere Reibungen in Frage zu stellen.

Corbett zeigt in seinem allgemeinen Vorwort zu den Spencer-Briefen, wie verschiedene Charaktere in den leitenden Stellen dem Ersten Lord seine Aufgabe erschwerten, welch bedeutende Rolle dieses Eingehen auf persönliche Wünsche, das Schlichten von Streitpunkten spielte und wie klar Spencer alle diese persönlichen Eigenheiten erkannte und es verstand, ihnen gerecht zu werden. Bei der Charakterschilderung der einzelnen leitenden Persönlichkeiten, mit denen Spencer zu tun hatte, wird jeder Leser Vergleiche mit Personen der eigenen Marine ziehen und zugleich dabei erkennen können, daß eben jene diplomatische Behandlung der personellen Verschiedenheiten ganz allgemein eine ausschlaggebende Rolle bei einer erfolgreichen Leitung von Kriegsoperationen spielt, eine Rolle, die in ihrer Bedeutung für die sachlichen Kriegserfolge nicht unterschätzt werden darf.

Es soll hier nicht näher auf die einzelnen Persönlichkeiten, mit denen Spencer zu tun hatte, eingegangen werden; jedoch möge in diesem Zusammenhange eine mit diesen personellen Fragen zusammenhängende Episode hervorgehoben werden, der Corbett ein besonderes Kapitel widmet: „Naval Protest against the Duke of York's Regulations." Der mit den Landoperationen in Holland betraute Feldmarschall Duke of York, Bruder des Königs, hatte Bestimmungen erlassen, denen zufolge Armeesoldaten, die an Bord von Kriegschiffen an Stelle der etatsmäßigen Seesoldaten eingeschifft würden, nicht den Marinekriegsgerichten unterstellt sein, sondern unter der Jurisdiktion der Armeegerichte verbleiben sollten. Diese Anordnung erregte einen Sturm der Entrüstung unter den älteren Seeoffizieren; fast alle Flotten- und Schiffdetachements-Führer fühlten sich bewogen, in offiziellen und privaten Zuschriften an Spencer die Unhaltbarkeit dieser Bestimmungen darzulegen; der Vizeadmiral Cornwallis ging sogar so weit, daß er weitere Dienstleistung verweigerte, wenn die Anordnungen nicht zurückgenommen würden. Er wurde zwar vor ein Kriegsgericht gestellt, aber alle zu dem Kriegsgericht kommandierten Flaggoffiziere sprachen ihn schuldfrei.

Wie stark der Gegensatz zwischen Armee und Marine war, geht aus dem von Corbett näher geschilderten (S. 135) Einzelfall des Armeeleutnants Gerald Fitzgerald hervor. Er war an Bord der „Diadem" kommandiert und hatte seinen Kommandanten, Kapitän Tyler, beleidigt. Der Leutnant schreibt in einer Petition an den Duke of York: „Ich hatte eine Meinungsverschiedenheit mit Kapitän Tyler, S. M. S. »Diadem« . . . ., und jeder Armeeoffizier auf der Mittelmeerstation gab mir so recht in diesem Fall, daß General Trigge, der Höchstkommandierende in Korsika, mir durch Colonel Moore mitteilen ließ, ich sollte keinesfalls an das Kriegsgericht appellieren, das Admiral Hotham gegen mich berufen hatte; und als ich infolge des Urteilsspruches dieses Gerichts, das meine Dienstentlassung aussprach, nach Bastia kam, befahl mir General Trigge sofort, mich zu meinem Regiment zu begeben, da ein solches Urteil unerhört sei." — Der Ausgang dieser unerquicklichen Angelegenheit ist nicht mehr genau festzustellen. Spencer half sich zunächst damit, daß er die Kommandierung von Armeeangehörigen in etatsmäßige Seesoldatenstellen vermied, und die Yorkschen Bestimmungen wurden später abgeändert. Der Kernpunkt dieser ganzen Vorfälle, der zu Betrachtungen allgemeiner Art anregt, ist indes der für gedeihliches Zusammen-

wirken so unerwünschte Gegensatz zwischen den Schwesterwaffen. Dieser Gegensatz ist nicht spezifisch englisch oder in den damaligen Zeitverhältnissen begründet, sondern er muß als eine allgemeine, in den — trotz aller gemeinsamen Endziele — doch verschiedenartigen Dienstanschauungen begründete Erscheinung angesehen werden, zu der jede Armee und jede Marine neigen wird, wenn nicht diesen gegensätzlichen Anschauungen kräftig und schon in Friedenszeiten in zielbewußter Weise entgegengetreten wird. Auch bei uns sind Operationen, an denen außer den Flottenbesatzungen Armeeteile und Schutztruppen mitbeteiligt sind, sowohl bei Kolonialkriegen als auch im „großen Kriege“ durchaus wahrscheinlich, und deshalb erscheint die Aufgabe von hervorragender Wichtigkeit, den Korpsgeist zwischen diesen drei Teilen der deutschen Streitmacht bewußt und nicht nur durch allseitig befriedigende Bestimmungen, sondern auch durch Schaffung einer traditionellen Waffenbrüderschaft nach jeder Richtung zu fördern. Nicht immer braucht sich der Antagonismus in so drastischer Weise wie in dem soeben erwähnten Beispiel Luft zu machen; auch unter Wahrung des äußeren Taktes, zum Teil vielleicht sogar in einer unter der Bewußtseinsschwelle liegenden Art können doch solche Gegensätze das Handeln im Ernstfalle beeinflussen und vielleicht gerade in solcher Form sachlich ungünstiger einwirken als bei offen zutage tretenden Differenzen. Unterdrücken lassen sich diese Eifersüchteleien nur durch einen von langer Hand vorbereiteten genaueren Einblick in das Wesen der Schwesterwaffen, wodurch Verständnis für deren Leistungen und Aufgaben und letzten Endes die Anerkennung der Gleichberechtigung im Rahmen der vaterländischen Gesamtverteidigung erzielt wird.

Von den einzelnen Operationen, welche in die Amtsperiode Spencers fallen und gerade durch die Privatbriefe in dem vorliegenden Bande in interessanter Weise beleuchtet werden, seien hier kurz einige in ihren Hauptzügen unter Hervorhebung der daraus sich ergebenden allgemeinen Betrachtungen geschildert. Der Seeoffizier, bei dem eine genaue Kenntnis aller dieser kriegsgeschichtlichen Einzelheiten nicht vorausgesetzt werden kann, wird gut tun, vor Durchsicht der Briefsammlung die Schilderung der Geschichtsereignisse in einem seekriegsgeschichtlichen Handbuch, etwa Mahans „Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1783—1812“, Teil I, zu studieren; die in den Briefen enthaltenen Kommentare zu den geschichtlichen Daten geben dann interessante Aufschlüsse über Entstehung und Begründung der einzelnen Operationen.

Die chronologisch in der fraglichen Periode von der englischen Seekriegsleitung zuerst eingeleitete Operation war die Quiberon-Expedition in der Zeit April 1795 bis April 1796. Die englische Kriegsleitung beabsichtigte, ein aus englischen Truppen und französischen Flüchtlingen sowie Gefangenen zusammengesetztes Expeditionskorps auf Quiberon zu landen, und rechnete dann auf Anschluß der französischen royalistisch gesinnten Elemente. An der Spitze der Unternehmung stand der sanguinische französische Graf Joseph de Puisaye; ihm war jedoch ein alter, zur Vorsicht neigender Soldat, der Graf d'Hervilly, beigegeben, dem die Truppen bis zur Landung unterstanden. Die Folgen dieser Zweiteilung des Kommandos waren stetige Reibungen, die schließlich den Mißerfolg der ganzen Unternehmung verschuldeten. Hervilly zögerte mit der Landung und ermöglichte dadurch seinem Gegner, dem französischen Heere unter Hoche, sich zu sammeln; auch bei den weiteren Angriffsoperationen ließ er dem

Feinde zu viel Zeit zu Gegenmaßnahmen, so daß die erst errungenen Vorteile allmählich wieder verloren gingen, die französischen Rebellen, auf deren Mitwirkung die Unternehmung aufgebaut war, am guten Willen der Engländer zu zweifeln begannen und Verrat fürchteten.

Soweit die englische Flotte diese Unternehmung zu unterstützen hatte, kam sie ihrer Aufgabe im allgemeinen nach; der Grund des Mißerfolges dieser Expedition lag in der Wahl falscher Persönlichkeiten als Leiter, in der fehlerhaften Organisation dieses Oberkommandos, in der unzweckmäßigen Zusammensetzung des Expeditionskorps und in seiner mangelhaften Stärke, die allein nicht genügte, das Operationsziel zu erreichen; die Rechnung mit der Unterstützung im feindlichen Lande erwies sich, wie meist in solchen Fällen, als unzureichend.

So selbstverständlich die Forderung erscheint, den Charakter des Operationsleiters dem Charakter der Operation anzupassen, nicht einen Fabius Cunctator als Führer einer handstreichartigen Offensivoperation zu wählen, deren Erfolg auf Überraschung, frischem Zugreifen und Draufgehen beruht, oder umgekehrt nicht einem Feuerkopf eine Defensive zuzumuten, die vorsichtiges Abwarten und Hinhalten erheischt, so häufig sind doch ähnliche Mißgriffe in den leitenden Persönlichkeiten in der Kriegsgeschichte. Mindestens ebenso oft zeigt die Geschichte den unheilvollen Einfluß von Reibungen zwischen gleichgestellten Oberbefehlshabern bei ein und derselben Unternehmung. Auch daß der taktische oder strategische Mißerfolg vielfach durch Uneinigkeit unter zusammen operierenden, aber nicht durch nationale Bande oder durch andere starke und dauernde Interessengemeinschaft zusammengehaltenen Streitkräften herbeigeführt wurde, wird schon durch die erste Seeschlacht der griechischen Geschichte, die bei Lade, 494 v. Chr., durch die auf Lepanto 1571 folgenden Meinungsverschiedenheiten in der christlichen Flotte, sodann auch durch die verschiedenen Seeschlachten des 17. und 18. Jahrhunderts bewiesen, in denen französische Flottenteile eine meist nicht ganz einwandfreie Rolle spielten, infolge ihrer nationalen Schonungstaktik und politischer Erwägungen.

Eine politisch wohlbegründete, auf wahrer Interessengemeinschaft beruhende, feste Bündnispolitik, die ein Eingewöhnen der Volksempfindungen und eine Waffenbrüderschaft der verbündeten Völker und Streitkräfte ermöglicht, wird wohl der einzige Weg sein, solchen den Kriegserfolg schädigenden Einflüssen wirksam entgegenzutreten. Die Beständigkeit der deutschen auswärtigen Politik, die nun schon rund 30 Jahre lang an der auf gegenseitiger Interessengemeinschaft gegründeten Dreibundpolitik festhält, unterstützt dadurch auch die Strategie und stellt also, auch von diesem Standpunkte aus betrachtet, einen Vorteil dar, verglichen mit der erst 10 Jahre bestehenden und weit weniger fest begründeten Bündnispolitik der Dreiverband-Mächte.

Diesen Vorteil auszunutzen durch Aufrechterhaltung innigerer Beziehungen in den Heeren und Flotten — Maßnahmen, die sich dann im Ernstfalle eben durch verstärktes Zusammengehörigkeitsgefühl und waffenbrüderliches Zusammenwirken bezahlt machen — muß als wichtige Aufgabe der Friedensstrategie angesehen werden.

Ein späteres Kapitel der „Spencer Papers" läßt den Zusammenhang zwischen Kriegserfolg und Persönlichkeit der Operationsleiter noch auf anderem Gebiete erkennen: Im Teil VI des Werkes wird das „Texel Project" von 1796 behandelt, ein

Operationsplan, der damals nicht zur Ausführung kam, aber den Keim der bekannten Helder-Expedition von 1799 bildete. Es handelte sich ursprünglich um einen Branderangriff auf die im Helder liegende holländische Flotte; dieser von einem Kapitän Drury vorgeschlagene Handstreich sollte dann noch als Diversionsunternehmung zugunsten der am Rhein vor sich gehenden Operationen des Erzherzogs Karl ausgenutzt werden. In Privatdienstbriefen, die Kapitän Drury an Earl Spencer schrieb, ließ er keinen Zweifel darüber, daß er selbst als Leiter dieses Handstreiches jederzeit bereit wäre, trotz der Bedenken des Chefs der Blockadeflotte, Admirals Duncan, das Unternehmen mit Erfolgaussicht auszuführen; Drurys einziges Bedenken ist, daß der Eindruck auf die holländische Flotte möglicherweise kein genügender sein würde. Admiral Duncan dagegen hält Drurys Plan für unzweckmäßig, weil einmal die holländische Flotte sich aus dem Schußbereich der Helder-Werke — diese als in englischen Besitz geraten angesehen — zurückziehen könne, und ferner, weil das Wetter in jener Jahreszeit — Oktober — eine Wiedereinschiffung der englischen Landungstruppen verhindern und sie dann einer holländischen Übermacht gegenüber in ungünstige Lage bringen könne. Drury verkennt die Tragweite dieser Bedenken nicht; auch andere Schwierigkeiten, wie Mangel an Lotsen, treten auf; trotzdem lauten die Schlußworte des letzten in dieser Angelegenheit an Spencer gerichteten Briefes des Kapitäns Drury: „Dennoch liegt so viel Erfolgversprechendes und Frisches in der Unternehmung, daß ich glaubte und noch glaube, alles wagen zu dürfen, was meine Person bei der Ausführung des Planes anlangt.“

Der ganze Plan erinnert in vieler Beziehung an Nelsons mißglückte Unternehmungen in Teneriffa 1797 und gegen Boulogne 1801. Auch bei diesen Handstreichen waren die Erfolgaussichten von vornherein zweifelhaft; die Operationen kamen aber trotzdem zur Ausführung. Die Entscheidung, ob im hier zu betrachtenden Falle der schneidige Kapitän Drury oder der vorsichtigere Admiral Duncan recht hatte, läßt sich an der Hand der in den Briefen dargelegten Daten nicht einwandfrei treffen. Der erwähnte Vergleich regt aber zu der Betrachtung an, inwieweit solche handstreichartige Wagnisse mit zweifelhaften Erfolgaussichten im allgemeinen berechtigt und zweckmäßig sind. So richtig der Grundsatz der Kraftkonzentration, des Zusammenhaltens der verfügbaren Streitkräfte zu entscheidenden Schlägen, namentlich für eine der Zahl nach schwächere Marine auch ist, so wird man doch Einzelunternehmungen des erwähnten handstreichartigen Charakters nicht ohne weiteres als Kräfteverzettelung und als außer Zusammenhang mit den großen Zielen der Kriegführung stehend ansehen dürfen. Einmal können die Handstreiche, wie die Erweiterung des Druryschen Planes zu einer Diversionsunternehmung zeigt, so angelegt werden, daß sie der großen Kriegführung direkt in die Hand arbeiten; sodann ist aber auch der moralische Einfluß solcher „Husarenstreiche zur See“ auf Freund und Feind kaum hoch genug einzuschätzen. Der Chef der Admiralität, v. Caprivi, hatte mit wohlüberlegter Absicht Ende der 80er Jahre viele Exemplare eines damals neu erschienenen Buches: The „Russia’s Hope“, in der Marine verbreiten lassen, in dem die Handstreiche eines schneidigen russischen Kreuzers in einem — angenommenen — Kriege gegen England beschrieben werden, z. B. Kaperung eines Petroleumdampfers, der, nach Bombay geschleppt, dort angebohrt wird und den Hafen mit brennnendem Petroleum überflutet,

und ähnliches mehr. Es sollte durch solche Anregung der Sinn für diese, alle Möglichkeiten und Gelegenheiten ausnutzende Initiative im Kleinkrieg geweckt und gefördert werden.

Auch jener, allerdings aus dem Geist einer längst verflossenen Periode der Marineentwicklung heraus zu verstehende Ausspruch des verstorbenen Admirals v. Wickede: „Ich kann mir im Kriege nichts Schrecklicheres denken als einen betrunkenen Unterleutnant auf einem Torpedoboot“, soll diese Wertschätzung riskanter, ja geradezu gegen die traditionellen Regeln der Kriegführung verstoßender Handstreiche ausdrücken. Und wenn wir die Geschichte unserer eigenen jungen Marine überblicken, so muß beispielsweise der Wunsch rege werden, daß 1870/71 noch viel mehr „Meteor“- und „Augusta“-Fälle die lange, vom Standpunkt der „großen Kriegführung“ durchaus berechtigte Untätigkeit der preußischen Geschwader in heimischen Häfen unterbrochen hätten. Gewiß dürfen die auf jene Handstreiche verwandten Mittel nicht so erheblich oder derart sein, daß dadurch der Schlag an entscheidender Stelle an Wucht verliert; aber die vielen für diese Entscheidungsschlacht verhältnismäßig gering einzuschätzenden Nebenorgane des Schlachtkörpers, namentlich älterer Art, ferner kleine, bei der Masse verfügbaren Reservepersonals wenig ins Gewicht fallende Landungskorps, sodann die noch in Versuchsstadien befindlichen, der Schlachtflotte noch nicht organisch angegliederten neuartigen Kriegsmittel, schließlich Hilfsschiffe aus der Handels- und Fischereiflotte erscheinen auch in einem Zukunftskrieg als gegebene Instrumente für kühne, handstreichartige Einzelunternehmungen, die den Feind in Atem halten, nervös machen, zur defensiven Verzettelung seiner Kräfte veranlassen, im glücklichen Fall auch der eigenen Offensive im großen Stil vorarbeiten, auf alle Fälle den Wagemut anspornen, zur Nacheiferung anregen, den Geist der Offensive auch in der aufgezwungenen Defensive wachhalten. Die Hobsonsche Merrimac-Unternehmung 1898, die kurze Makarow-Periode in Port Arthur 1904 sind nicht nur im Sinne des nachträglich kritisierenden Seekriegshistorikers Ruhmesblätter der nationalen Marinegeschichte, sondern sie müssen als gar nicht hoch genug einzuschätzende Anfeuerungsmittel für den kriegerischen Geist jener Flotten angesehen werden, als Faktoren, welche den Gang der Ereignisse in weitem Umkreise günstig zu beeinflussen vermochten, obwohl unmittelbare taktische Erfolge in beiden Fällen nicht zu verzeichnen waren.

Bei einseitigen Erwägungen über die beste strategische oder taktische Ausnutzung verfügbarer materieller Streitmittel, ohne Zubilligung eines genügenden Einflusses des psychologischen Moments auf diese Entscheidungen, entsteht die Gefahr, daß trotz richtiger materieller Dispositionen doch der im Offizierkorps und dem gesamten Marinepersonal liegende Schneid und die Initiative zum Schaden des Kriegserfolges in Fesseln geschlagen wird und verkümmert oder wenigstens nicht voll ausgenutzt wird. Deshalb sind solche monographischen Betrachtungen über den möglichen Einfluß frischer handstreichartiger Unternehmungen auf den Gesamtkriegserfolg selbst bei recht zweifelhaftem Ausgang — im Anhalt an kriegsgeschichtliche Vorgänge — nicht ohne praktischen Wert.

Wie die frische, ungehemmte Initiative e i n e r nicht einmal in leitender Stellung befindlichen Persönlichkeit den Umschwung einer taktischen Lage, ja sogar den Ausgang einer Schlacht und letzten Endes den von diesem Schlachterfolg abhängigen strategischen

Erfolg herbeiführen kann, das wird durch die Dokumente über die Schlacht bei St. Vincent in einem späteren Kapitel des Werkes dargelegt. In dieser Schlacht offenbarte sich zum ersten Male jene Mischung von Charaktereigenschaften, die unter dem Begriff „Kriegerisches Genie" zusammengefaßt wird, bei einem der Kommandanten in Lord Jervis Flotte, dem damaligen Commodore Nelson. Sein selbständiges Manöver, durch das er eine Vereinigung der getrennten spanischen Flottenteile verhinderte, und später die Besetzung zweier spanischer Linienschiffe von seinem bereits bewegungsunfähig gewordenen Schiff aus waren die beiden Taten, die ihn zum populären Seehelden stempelten und auch seine Kameraden und Untergebenen für ihn begeisterten. Die populäre Wertschätzung, besonders der Besetzung jener beiden Prisen, geht aus einem „Commodore Nelsons Rezept zu einer richtigen Olla Potrida" betitelten Scherzbericht über diesen Vorgang hervor, der, soweit dem Verfasser bekannt, hier zum ersten Male abgedruckt erscheint. Das „Rezept" lautet in Übersetzung:

„Nimm ein spanisches Schiff ersten Ranges und ein 80 Kanonenschiff; nachdem du sie eine Stunde lang gut zusammengeschossen und verprügelt hast, wirf deine Eisenklöße hinein und würze sie gut. Dein Feuer darf keinen Augenblick schwächer werden, sondern muß die ganze Zeit über so stark wie möglich unterhalten werden. Sobald du bemerkst, daß deine Spanier gut schmoren und zusammengemischt sind, mußt du dein eigenes Schiff längseit des Zweideckers werfen, deine »Blinde Raa« (damals noch Spritsails yard) an seinen Kreuzmast laschen; dann springst du durch sein Kajütfenster, Säbel in der Hand, und läßt die übrigen Entermannschaften dir folgen, so gut es geht. Im Augenblick, in dem du auf dem Achterdeck des 80 Kanonenschiffes erscheinst, werden die Spanier ihre Waffen wegwerfen und fliehen. Dann hast du nur noch einen Sprung und Schritt von deinem Sprungbrett aus zu tun und befindest dich mitten auf dem Achterdeck des Dreideckers, die »Dons« alle zu deinen Füßen. Deine »Olla Potrida« kann nun als fertig serviert gelten und geeignet vor Seine Majestät gesetzt werden.

Nelsons neue Kochkunst."

Solche übermütige Verherrlichung eines tapferen Heldenstückchens, das, wie jenes Nelsons, gerade für das Verständnis des gemeinen Mannes in Flotte wie Nation so recht geschaffen war, anderseits aber auch von Vorgesetzten und Kameraden, ja selbst vom Feinde, als Zeichen eines klaren taktischen Blicks, einer kühnen Geistesgegenwart anerkannt wurde, läßt deutlich erkennen, welchen Eindruck diese Tat damals gemacht hat. Solcher Beispiele persönlichen Heldentums kann es im Verlauf einer Schlacht oder eines Krieges nicht genug geben; das war augenscheinlich auch die Ansicht des Flottenchefs Lord Jervis. Als Kapitän Calder am Abend nach der Schlacht darauf hinwies, daß Nelson ohne Befehl aus der Gefechtslinie ausgebrochen wäre, sagte Jervis zu ihm: „Das ist richtig, und wenn Sie jemals in ähnlicher Weise gegen meine Befehle verstoßen, werde ich Ihnen das auch verzeihen!" Diese Auffassung, daß die Initiative des Untergebenen nicht unterdrückt werden darf durch starres pedantisches Betonen von Regeln und Befehlen, die doch stets nur allgemeiner Natur sein und nie den Sonderfall, der eine Ausnahme rechtfertigt, berücksichtigen können, muß festen Fuß gefaßt haben im Offizierkorps, wenn das bei den Unterführern einer modernen Marine ja stets vorauszusetzende Verständnis für taktische Lagen zum Besten

des Schlachtenerfolges ausgenutzt werden soll. Sicher ist Jervis Ausspruch: „The test of a man's courage is responsibility“ richtig; soll aber dieser Mut der Verantwortlichkeit voll zur Geltung gebracht werden, so muß ihm auch kein unnötiges Hindernis in den Weg gelegt werden. Wie unheilvoll die Bindung der Selbständigkeit der Unterführer und die Forderung, allgemeine Gefechtsinstruktionen unter allen Umständen zu beachten, auf den Gefechtserfolg wirken kann, beweisen die bekannten englischen Mißerfolge während der Periode der „versteinerten Taktik“. Alle diese positiven und negativen Beispiele der Seekriegsgeschichte weisen also darauf hin, daß es fehlerhaft wäre, die Schlachten- und Kriegsleitung in dem Sinne zu zentralisieren, daß den einzelnen Unterführern, die an Ort und Stelle eine taktische oder strategische Lage beurteilen können, die Hände durch allgemeine Befehle gebunden und sie an Ausnutzung der Konsequenzen ihrer Beurteilung gehindert werden. Mit der Erziehung zum taktischen und strategischen Verständnis muß stets auch die Charakterbildung Hand in Hand gehen, damit keine Scheu vor Verantwortlichkeit im Ernstfall die taktische oder strategische Ausnutzung jenes intellektuellen Hochstandes verhindert, der durch eine sorgfältige Vorbildung und Berufserziehung in einem Offizierkorps erzeugt wurde. Das ist nicht nur nötig, weil die obere Leitung, namentlich die taktische, in einer Schlacht, durch den Zwang der Umstände auf Unterführer übergehen kann, wie Tsuschima zeigt, sondern damit freiwillig jeder Unterführer das Gefühl überwindet, das bei jedem selbständigen Abweichen von Befehlen oder allgemeinen Bestimmungen sich aufdrängt und in der Erwägung gipfelt: „Befolgst du die Befehle, so bleibt voraussichtlich die Verantwortlichkeit beim Vorgesetzten; handelst du aber selbständig, so fällt das gesamte Risiko dir zu!“ Diese sehr menschliche Logik zu überwinden, muß als bedeutsames Ziel der friedensstrategischen Charakterbildung angesehen werden.

Erleichtert wird diese Aufgabe durch ein sich durch das ganze Offizierkorps einer Marine hindurchziehendes „band-of-brothers“-Gefühl, das ein Eintreten des Vorgesetzten für seinen Untergebenen, die wohlwollende Beurteilung als selbstverständlich voraussetzt. Der Spencer-Briefwechsel zeigt, daß der Erste Lord der Admiralität mit sehr vielen Stellen in privatdienstlicher Weise verkehrte und daß diese Art des Verkehrs überhaupt in der englischen Marine üblich war. Viele offiziell nicht gut mitteilbare Tatsachen und Beweggründe kommen auf diese Weise zur Kenntnis der leitenden Stellen, die dadurch instand gesetzt werden, unterstützend einzugreifen, wo sonst vielleicht ungenügende Selbsthilfe oder Mißstimmung Platz greifen würde. Vom disziplinaren und streng bürokratischen Standpunkt sind gegen einen solchen Neben-Briefwechsel zweifellos Bedenken zu erheben; dennoch scheinen diese Nachteile geringer als die sachlichen, für erfolgreiche Aufgabenerfüllung im Ernstfall daraus entstehenden Vorteile. Allerdings ist ein freundschaftliches, vertrauensvolles Verhältnis zwischen den korrespondierenden Persönlichkeiten Vorbedingung; ein solches langer Hand anzubahnen, erscheint deshalb als bedeutsame Pflicht der leitenden Stellen. Häufig werden bei Frontleitern Unterströmungen als Ursachen für Entscheidungen eine wichtigere Rolle spielen, als die offiziell dafür vorgebrachten Beweggründe; persönliche Rücksichten können unter Umständen stärker wirken als sachliche; durch die Darstellungsweise können Tatsachen verdunkelt werden, wenn das Vertrauen fehlt, das Verständnis und wohlwollende Beurteilung bei der vorgesetzten Stelle vorausgesetzt; kurz, es gibt eine

große Reihe von Punkten, die ohne verständnisvolles Hand-in-Hand-arbeiten der heimischen Leitenden und der Front-Persönlichkeiten die dem Frontleiter obliegende Aufgabenlösung erschweren und den Ausgang ungünstig beeinflussen können.

Alle diese Erwägungen und kriegsgeschichtlichen Betrachtungen drängen also zu einer erhöhten Wertschätzung des persönlichen, namentlich des Charakterfaktors. Die militärische Form und Disziplin, die Berufsausbildung haben nur einen zusätzlichen Wert; die Grundlage dieser Erfolgsfaktoren ist der Charakter der handelnden, insbesondere der leitenden Persönlichkeiten. Entwicklung der militärisch bedeutsamen Charaktereigenschaften bei der Berufserziehung und Auswahl der leitenden Personen nach dem Charakter der Aufgabe und der Persönlichkeit, Schaffung von Tradition, Korpsgeist, Vertrauen zu Vorgesetzen, Mut der Verantwortlichkeit bei Untergebenen, eines „band-of-brothers“-Gefühls, das über den Flottenverband hinaus das gesamte Offizierkorps umschlingt, das sind, in so allgemeiner Form ausgedrückt, selbstverständlich klingende Forderungen einer modernen Friedensstrategie. Und doch zeigen Beispiele aus der Seekriegsgeschichte aller Zeiten, auch der letzten Seekriege, daß gegen diese selbstverständlichen Grundsätze vielfach verstoßen und dadurch der Erfolg in Frage gestellt wurde. Man denke an die bekannten Differenzen zwischen Admiral Rojestwenski und der heimischen Kriegsleitung über die grundlegenden Anschauungen der Flottenzusammensetzung, an das ganz ähnliche Verhältnis Cerveras zum spanischen Marineministerium, an die vielfach in den bekanntgewordenen kriegsgerichtlichen Verhandlungen zutage getretene Absicht, Verantwortlichkeit von der eigenen Person abzuwälzen, ferner an die taktischen Konsequenzen eines feindseligen Gefühls zwischen Vorgesetzten und Untergebenen in Rodneys Flotte oder in der Schlacht bei Toulon 1744 (Mathews-Lestock), an die Scheu vor Verantwortlichkeit, die Admiral Byng in der Schlacht bei Minorka 1756 zeigte, und viele andere Beispiele mehr, die alle die praktische Bedeutung des psychologischen Faktors für den Kriegs- und Schlachtenerfolg dartun, und man wird nicht behaupten dürfen, daß die erwähnten, so selbstverständlich erscheinenden Forderungen auch wirklich immer erfüllt waren. Die Bedeutung dieser Faktoren im Anhalt an Einzelfälle der Seekriegsgeschichte sich vor Augen zu führen, ist deshalb für ihre richtige Einschätzung wichtig, und das Studium neu erschlossener kriegsgeschichtlicher Quellenwerke, wie des vorliegenden der Spencer Papers, von diesem Standtpunkt und mit diesem Ziel erscheint daher empfehlenswert.

Glatzel.



Frankreich und das Mittelmeer.

Eine marinepolitische Skizze.

Von Graf E. Reventlow.

Gegen Ende der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts gab Napoleon III. Bismarck gegenüber der Auffassung Ausdruck: er denke zwar nicht daran, das Mittelmeer zu einem französischen See zu machen, „mais à peu près“! Der Franzose sei eigentlich kein Seemann, deswegen seien Erfolge zur See ihm viel schmeichelhafter als solche zu Lande. Die Zukunftspläne Napoleons im Mittelmeere gingen auf ein Verhältnis der Intimität und Abhängigkeit Italiens zu Frankreich „und vielleicht die Erwerbung einiger Küstenpunkte“. Im übrigen wünschte Napoleon eine Stärkung der preußischen Seemacht und meinte, es fehle an Seemächten zweiten Ranges, die durch Vereinigung ihrer Streitkräfte mit der französischen das erdrückende Übergewicht Englands aufhöbe.

Diese längst gesagten und längst überholten Worte haben für die französische Mittelmeerfrage grundsätzlichen Wert. Sie bezeichnen die beiden Seiten, welche jede französische Marinepolitik zu allen Zeiten, so oder so, berücksichtigen muß, die beiden Seiten, welche sich aus der geographischen Lage und Gestaltung Frankreichs ergeben: die atlantische und die mittelländische. An der atlantischen Seite wünschte Napoleon stärkere Flotten zweiten Ranges, um dort für Frankreich durch maritime Koalitionen ein Gegengewicht gegen die englische Flotte schaffen zu können, ohne daß anderseits die französische genötigt wäre, ihren Schwerpunkt aus dem Mittelmeere dorthin zu legen. Im Mittelländischen Meere, und zwar nicht nur in dessen westlichem Becken, wollte und konnte Frankreich dann, nach Napoleons Ansicht, ungestört schalten. An anderer Stelle sagte er: das einzige Motiv, welches er für die Zerstörung der russischen Flotte im Krimkriege gehabt habe, sei die Rücksicht auf einen späteren russischen Wettbewerb im Mittelländischen Meere gewesen. Hierzu sei beiläufig in Erinnerung gebracht, daß durch die Bestimmungen des Pariser Friedens das Schwarze Meer neutralisiert und den Russen verboten wurde, dort nennenswerte Seestreitkräfte zu halten. Dieser Zustand dauerte bis zur Londoner Konvention 1871.

In Italien eine engbefreundete und unbedingt ergebene Macht zu besitzen, diente demselben Ziele: das Mittelmeer, wenn nicht ganz, so doch „ungefähr“ zum französischen See zu machen. Man kann darüber streiten, ob Napoleon die Ziele und Vorteile der Seebeherrschung in Friedenszeiten auch in dem Maße klar waren, wie sie heute und schon seit längerer Zeit öffentliches Allgemeingut sind. Insbesondere das wirtschaftliche Moment dürfte seinen damaligen Überlegungen gefehlt haben. Es drängte sich zu jener Zeit auch nicht durch die Gewalt der Tatsachen so auf wie heute. Gleichwohl waren Napoleon die Hauptpunkte gegenwärtig: Beschäftigung Englands im Atlantischen Ozean durch dritte, Frankreich verbündete Flotten, französische Vormundschaft über Italien, Verdrängung anderer möglicher Gegner aus dem Mittelmeere.

Die Jahre 1866 und 1870 schufen eine neue Lage in Europa, auch für das Mittelländische Meer. Frankreich lag zunächst am Boden; Italien, in den Besitz

Roms gelangt, befand sich infolge der gegenteiligen Bestrebungen der französischen Politik in steigendem Gegensatze zu dieser. Die französische Republik stand auf seiten der vatikanischen Forderungen. Der italienisch-französische Gegensatz wuchs und äußerte sich in der von Admiral Saint Bon geführten Strömung, die den Neuaufbau der italienischen Flotte verlangte und erklärte, die Flotte von Lissa sei höchstens wert, auf Abbruch verkauft zu werden. Dieser Standpunkt fand den Beifall des italienischen Parlaments, konnte aber während der siebziger Jahre aus dem zwingenden Grunde des Geldmangels nicht in die Wirklichkeit umgesetzt werden. Das Mittelmeerproblem trat in den siebziger Jahren, im Westen jedenfalls, nicht in den Vordergrund, weil auch Frankreich alle Kräfte darauf verwendete, sich innerlich zu konsolidieren und seine Rüstung zu Lande wieder auf die Höhe zu bringen. Während des deutsch-französischen Krieges hatte die provisorische Regierung nicht vermocht, der britischen die gewünschte Unterstützung gegen die russischen Wünsche für das Schwarze Meer zu leihen, und als nach dem russisch-türkischen Kriege die französische Republik 1878 auf dem Berliner Kongresse vertreten wurde, war sie nach wie vor politisch und diplomatisch isoliert, ihr Vertreter Waddington auf Winke Bismarcks angewiesen. Gleichwohl äußerte Waddington seine entrüstete Überraschung, als ihm von einem der englischen Bevollmächtigten das britisch-türkische Abkommen mitgeteilt wurde, welches die Insel Cypern an Großbritannien brachte. Dieses Abkommen war eben vor dem Zusammentritt des Kongresses geschlossen worden. Kurz nach seiner Eröffnung setzte Disraeli Bismarck davon in Kenntnis, und die betreffenden großen Mächte wurden sich unter der Hand einig, daß man Frankreich in Tunis freie Hand lassen und diesen Entschluß dem französischen Bevollmächtigten mitteilen wolle. Bismarck handelte damit im Sinne seines bekannten Grundsatzes, Frankreich außerhalb des europäischen Festlandes zu beschäftigen, um so dem französischen Ehrgeize und Prestigebedürfnisse unschädliche, ja für Deutschland nützliche Nahrung zu geben. Ob dieses Programm richtig war, bleibe dahingestellt.

England hatte damals allen Anlaß, schon im Hinblick auf die sich immer drängender erhebende ägyptische Frage und wegen seines eigenen Cypernhandels, Frankreich gewähren zu lassen. Italien hatte die, vor dem Kongresse vorhandene, Gelegenheit, sich Tunis zu sichern, versäumt, und diese Gelegenheit kam nicht wieder. Die französischen Abmachungen mit England und den anderen Großmächten blieben vorläufig geheim, im Jahre 1881 erfolgte dann die französische Okkupation von Tunis. Sie eröffnete eine neue Epoche der französischen Mittelmeerpolitik. Die Wirkung der Besetzung von Tunis ging aber weit auch darüber hinaus. Die unmittelbare Folge war, daß Italien in der Furcht, von Frankreich abhängig zu werden, dem deutsch-österreichischen Bündnis beitrat. Die britische Politik stand, auch 1881, auf dem vom englischen Botschafter in Paris, Lord Lyons, bezeichneten Standpunkte: „Es sei England sehr daran gelegen, nichts zu tun, was den Unwillen Frankreichs erregen könne."

Außerdem mögen für die englische Politik bei der Überlassung von Tunis an Frankreich Überlegungen mitgespielt haben, welche von einem ungenannten Verfasser in der Schrift „la politique française en Tunisie" ausgeführt werden. „An dem Tage, da die englische Regierung feststellt, daß Tunis verdammt und daß eine Intervention unvermeidlich ist — in welche Hände, kann sie dann wünschen, daß Tunis fällt, in unsere oder die Italiens? Ohne jeden Zweifel nur in die unserigen. Von

zwei Übeln wählt man das kleinere. England hat alles Interesse daran, nicht an Italien die Beherrschung der breiten Durchfahrt zu überlassen, welche die beiden Becken des Mittelmeeres verbindet. Sonst würde Italien die Beherrscherin dieser Durchfahrt sein, in dem Augenblicke, in dem das sich Sizilien nähernde tunesische Vorgebirge ihm gehörte. Im Besitze Sardiniens, Pantellarias, des Kap Bon, der Höhen von Karthago und Biserta würde Italien die Verbindungswege zwischen Europa und dem Orient beherrschen und, wennschon nicht imstande sie zu sperren, sie doch ganz erheblich stören können. Es ist klar, daß gerade England sich zur Schaffung solcher Hindernisse für sich selbst nicht hergeben würde. England hat im Gegenteil allen Vorteil davon, daß die beiden Küsten der Durchfahrt zwei verschiedenen Mächten gehören: das ist das sicherste Mittel zur Garantie der Neutralität." —

Das ist ein Urteil, über das verschiedene Meinungen möglich sind. Theoretisch plausibel, erscheint es doch kaum glaubhaft, daß die britische Politik solche Möglichkeiten italienischer Machtentwicklung an und auf dem Mittelländischen Meere als entscheidend in Betracht gezogen hätte. Vor dem Berliner Kongresse war Italien von deutscher und englischer Seite unter der Hand Tunis angeboten worden. Graf Corti wies den Vorschlag zurück mit der ironischen Frage, ob dem Fürsten Bismarck wirklich soviel daran läge, Italien in einen Konflikt mit Frankreich zu bringen. Wie die Geschichte zeigt, war die französische Besetzung von Tunis die Ursache stärkster italienisch-französischer Verstimmung. Mehr als eine solche wäre auch durch ein italienisches Tunis nicht hervorgerufen worden, denn einen bewaffneten Konflikt konnte Frankreich angesichts der damaligen europäischen Verhältnisse nicht wagen. Auch die Möglichkeit, sich damals Libyens zu bemächtigen, wurde der italienischen Regierung von Deutschland und England gegeben. Die Benutzung dieser Gelegenheit würde Italien schon vor einem Menschenalter und ohne Unkosten in den Besitz des, erst kürzlich erkämpften, Tripolitaniens gebracht haben.

Tunis war vom italienischen Elemente angefüllt; um so niederschmetternder war der Verlust für Italien. Vom Jahre 1883 an stieg — infolgedessen — das italienische Flottenbudget in einer für damalige Zeiten beispiellosen Weise, und noch mehr vom Ende jenes Jahrzehntes an, in den Tagen der Crispischen Politik. Italien nahm für kurze Zeit die dritte Stelle unter den Flotten der Welt ein. In den neunziger Jahren kam dann der Rückschlag. Die vielgenannte Schlappe des General Baratieri war eigentlich mehr ein Symptom dieses Rückschlages und ein äußerer Anlaß als seine Ursache. Militärisch ist sie jedenfalls immer überschätzt worden. Die wirkende Hauptursache war in der schlechten Finanzlage zu suchen, welche von den Feinden des Dreibundes eben auf die angeblich unerträglichen Rüstungen geschoben wurde. Dazu kam der seit 1888 von Frankreich Italien aufgezwungene Handelskrieg, dessen Wirkungen auf Italien durch deutsche Maßnahmen sehr wesentlich gemildert wurden.

Die unmittelbaren Ergebnisse des von Deutschland und England nicht nur geduldeten, sondern veranlaßten Schrittes französischer Mittelmeerpolitik waren also: ein leicht errungenes französisches Kolonialgebiet am Mittelmeere von hoher strategischer Bedeutung, ferner das Zustandekommen des Dreibundes, eine anderthalb Jahrzehnte

dauernde italienisch-französische Mißstimmung von großer Bitterkeit, eine heroische und zunächst erfolgreiche Anspannung des italienischen Volkes, sich eine starke Flotte zu schaffen, endlich die von England begünstigte Expansionspolitik Italiens nach Abessinien mit ihrem unglücklichen Ende. Für einen Beobachter gegen Ende der achtziger Jahre konnte es danach scheinen, als ob Frankreich tatsächlich am wenigsten gewonnen habe, oder daß sein direkter Gewinn durch indirekte Verluste und neue Risikos aufgehoben worden sei.

Die französische Flotte stand in den achtziger Jahren zahlenmäßig nur sehr wenig hinter der englischen zurück, in Großbritannien war die Besorgnis auf der Tagesordnung, man werde in einen Krieg mit Frankreich und Rußland zugleich verwickelt werden. Daraus und aus dem Drucke, der von Bismarck ausging, und zwar im Sinne der französischen Politik, ergab sich, auch nach 1881, häufig, daß die britische Regierung einen Konflikt mit Frankreich in Mittelmeerdingen sorgfältig vermied. Ebenso sorgfältig vermied man freilich auf der andern Seite, Frankreich an den Zielen der britischen Politik zum wirklichen Teilhaber werden zu lassen. Das galt vor allem in der ägyptischen Frage. Hier hatte Gambetta mit allen denkbaren persönlichen und diplomatischen Mitteln auf die britische Regierung eingewirkt, um eine gemeinsame Aktion der beiden Mächte bei und in Ägypten zu bewirken. Die britischen Staatsmänner hatten naturgemäß wenig Interesse an einer solchen Kombination. Ein französischer Politiker jener Zeit, Lemoine, gab der Auffassung weiter Kreise mit den Sätzen Ausdruck: „Man hätte von Anfang an begreifen sollen, daß ein aufrichtiges Einvernehmen mit England für eine gemeinsame Intervention in Ägypten eine Hypothese war, die nur zu einer Mystifikation führen konnte. Man gehe die ganze Reihe der Depeschen (eines eben veröffentlichten Gelbbuches) durch, und man wird sehen, daß Lord Granville niemals, in keinem Augenblicke, einer tatsächlichen gemeinsamen Intervention zugestimmt hat. Die Engländer lassen nicht einmal eine Teilung mit Frankreich zu; die Suezdurchfahrt ist ihre Hauptstraße, an der sie ihre Oberherrschaft immer und um jeden Preis, selbst um den Preis des Krieges behaupten wollen." Die französische Regierung machte unter Führung de Freycinets gleichwohl weiterhin Anstrengungen, an einer eventuellen Intervention mit einem Geschwader und mit Truppen teilzunehmen. Die Dinge zogen sich hin. In England wurde man ungeduldig, und Gladstone wurde von der Gegenpartei gedrängt, die Regierung möge, wie die „Times“ sich ausdrückten, durch einen raschen Streich Ägypten besetzen und die englischen Interessen am Suezkanal um jeden Preis sicherstellen. Man rüstete in England und auch in Frankreich. In Toulon wurden die Vorbereitungen zur Einschiffung eines Armeekorps getroffen, ein Panzergeschwader hielt sich an den nordafrikanischen Küsten auf, erhielt aber den Befehl, an der englischen Beschießung Alexandriens am 11. Juli 1882 nicht teilzunehmen. Die Geschichte jener Beschießung und ihre Folgen sind bekannt. England hatte seinen Zweck zu einem erheblichen Teile erreicht und kümmerte sich wenig um den allgemeinen „Schrei der Entrüstung“, der sich in Europa auf die Beschießung hin erhob. In Italien war man niedergedrückt, weil England das Anerbieten italienischer Mitwirkung nicht angenommen hatte, in Frankreich hatte die Regierung in der Kammer erklärt, man habe an der

Beschießung nicht teilgenommen, weil sie ihr ungerechtfertigt erschienen sei. Die Regierung habe sich auch vom europäischen Konzerte nicht trennen wollen und deswegen der Einladung Englands, teilzunehmen, keine Folge geleistet.

Nach der Beschießung warf man die Frage der militärischen Intervention in Ägypten auf, und im besonderen eine gemeinsame Besetzung verschiedener Punkte des Suezkanals. Die französische Regierung forderte hierfür Kredite, teils für die Flotte, teils für die Armee, die ersteren wurden bewilligt, die zweiten abgelehnt, das Kabinett gestürzt. Die Frage war erledigt. Die englische Intervention und Besetzung erfolgte und wurde endgültig. Gladstone sprach in jener Periode die unmißverständlichen Worte: „Ägypten ist jetzt das große Tor geworden zwischen der östlichen und der westlichen Halbkugel. Der Welthandel hängt von dem Durchgang durch dieses Tor ab, mehr noch, als von irgendeinem anderen einzelnen Flecke, den man auf der Oberfläche der Erde bezeichnen könnte. Es ist für die Industrie und den Verkehr der Menschheit notwendig, daß dieses Tor offen sei, und damit es das bleibe, ist es nicht minder wesentlich, daß das Land, in dem das Tor gelegen ist, ein friedliches und unter einer geordneten gesetzmäßigen Regierung befindliches sei." Es ist nicht ohne geschichtspolitischen Reiz, daß in jener entscheidenden französischen Kammersitzung es der spätere Ministerpräsident, M. Clemenceau, war, dessen eindringliche Worte die Verweigerung der Kredite zur Folge hatten; derselbe M. Clemenceau, welcher als Ministerpräsident später in der Vertretung einer aktiven französischen Marokkopolitik führend war. Zur Beurteilung muß allerdings in Betracht gezogen werden, daß das Frankreich von damals politisch isoliert war und im Innern von einer Krisis in die andere ging; und schließlich hatte die Clemenceausche Auffassung eine gewisse Berechtigung: daß ein gemeinsames Vorgehen mit England alle möglichen von vornherein gar nicht übersehbaren Konflikte einschließen konnte. Dazu kam die Befürchtung, die der Herzog von Broglie andeutete, als er sich des Metternichschen Wortes bediente: „Eine Alliance mit England sei sehr gut, sie sei die Alliance eines Mannes und eines Pferdes; man dürfe also nur der Mann sein." Der frühere Minister Waddington erklärte: „Das Kaiserreich hat Frankreich um Elsaß-Lothringen gebracht, möge die Republik nicht den Verlust des Mittelmeeres herbeiführen." Es war derselbe Waddington, welcher zum Urheber der erfolgreichen tunesischen Politik Frankreichs geworden war. Dem stand die Ansicht des Marschalls Canrobert gegenüber: Was die Beherrschung des Mittelmeeres Frankreich nützen werde, wenn die Horden Attilas (die Deutschen) auf dem Plateau von Romainville ständen? — Der Marschall gehörte einer militärischen und politischen Richtung an, die in jedem europäischen Vorgange eine Falle Bismarcks erblickte, um Frankreich vollends zugrunde zu richten. Genug, die Gelegenheit war verpaßt, weil — will man die Gründe kurz zusammenfassen — kein einheitlicher Wille vorhanden und maßgebend war.

In Frankreich hat man die politisch-strategische Bedeutung des Suezkanals zu spät begriffen, vor allem aber das Interesse Englands daran, welches sich früher oder später mit aller Kraft betätigen mußte. Auch die Geschichte der Kanalaktien lehrt das. Es ist eine müßige Betrachtung, ob bei energischem Vorgehen in jenem kritischen Augenblicke Frankreich den Übergang Ägyptens in englischen Besitz hätte verhindern können. Außer Zweifel steht aber, daß England damals gegen Gemeinsamkeit des

Vorgehens auch hinsichtlich der Besetzung des Kanals usw. nichts einwendete und nichts einwenden konnte. Auf alle Fälle hatte Frankreich also einen politischen, maritimen und militärischen Trumpf erster Ordnung aus der Hand gegeben, und zwar für immer. Wir wissen nicht, was Waddington sich über die Mittelmeerzukunft Frankreichs gedacht hatte, möglicherweise schwebte ihm das „ungefähr ein französischer See" Napoleons vor. Damit mußte es in dem Augenblicke aus sein, wo durch Ägypten und den Suezkanal der vitale Punkt des britischen Reiches in das Mittelmeer gelegt worden war. In derselben Verbindung gewann die Insel Malta ihre hohe strategische Bedeutung und wurde in späteren Jahren zeitweise zum Schwerpunkte der englischen Flotte. Ein Jahr darauf erklärte der Marquis von Hartington in einer Rede zu Manchester die englische Ägyptenpolitik folgendermaßen: Ägypten sei mit und ohne Suezkanal die direkte Verbindungslinie Englands mit Indien und müsse absolut gesichert werden . . . . . Ägypten sei das große Zentrum mohammedanischen Einflusses im Orient, und für die britische Stellung in Indien sei es unbedingt notwendig, daß keine Beleidigung Englands in Ägypten geduldet würde.

Viele Jahre hindurch knüpften sich noch französische Hoffnungen an die Internationalität der ägyptischen Schuldenkasse als Anhalt, um die ägyptische Frage aufzurollen und damit einen Teil der 1882 verloren gegebenen Aussichten wieder zu gewinnen. Man wartete vergeblich, bis 1904 Delcassé durch den Ägypten-Marokko-Vertrag mit England einen Kompensationswert herausschlug; wir kommen darauf noch zurück.

Die italienisch-französische Gegnerschaft zog naturgemäß England als Mittelmeermacht in ihre Zusammenhänge hinein oder, mit anderen Worten, gab England Gelegenheit, mit Italien zusammen auf Frankreich zu drücken, wenn das geboten erschien. In diesem Zusammenhange muß an die Vorgeschichte der ersten Erneuerung des Dreibundes, 1886, erinnert werden. Der damalige italienische Minister des Äußeren, Graf Robilant, wandte sich vor der Erneuerung des Vertrages an Bismarck mit dem Ansuchen, für die Sicherheit Italiens im Mittelländischen Meere zu sorgen. Der Dreibund gewähre Italien eben dort keinen Schutz, und die Regierung müsse deshalb Bedenken tragen, ohne entsprechende Garantien den Vertrag zu erneuern. Bismarck fand diese Beweggründe berechtigt und wandte sich durch den damaligen britischen Botschafter in Berlin, Sir Edward Malet, an das Londoner Kabinett, um dort entsprechende Zusicherungen zu erhalten. So entstand jenes merkwürdige, eine Reihe von Jahren dauernde Verhältnis Großbritanniens zum Dreibunde: ein Verhältnis der „Ergänzung", wenn man so sagen darf. Zur See war der Dreibund machtlos, ja zum überwiegenden Teile sogar im defensiven Sinne wehrlos. Darunter mußte naturgemäß Italien als lang ins Mittelmeer hineingestreckte Landzunge schon im Frieden politisch außerordentlich leiden. Das Dreibundverhältnis konnte Italien keine Garantie zur See geben, und die Dreibundverträge erhoben diesen Anspruch auch nicht. Daraus ergab sich für Italien, besonders nach einigen Jahren angestrengten Flottenbaues, die Auffassung, daß es ohne Anlehnung an eine starke Mittelmeermacht auch durch seine Zugehörigkeit zum Dreibunde nicht für alle möglichen Lagen aus der Gefahr gelegentlicher Isolierung befreit werden könne. Durch Vermittlung des Deutschen Reiches fanden entsprechende englisch-italienische Verhandlungen statt, und ihr Ergebnis

konnte Crispi 1888 — kurz nach seinem Besuche bei Bismarck — in der italienischen Kammer mit den Worten umschreiben, für das Festland habe Italien den Dreibund, für die Seeinteressen England. Das Mittelmeer werde zwar kein italienischer, aber auch kein französischer See werden.

Um die gleiche Zeit las man in der englischen Presse Lobpreisungen des Dreibundes, welchem England nur formal nicht angehöre. Frankreich müsse isoliert gehalten werden . . . Es war die Zeit hoher englisch-französischer und englisch-russischer Spannung, als im Sommer 1889 während der Cowes-Woche der Prinz von Wales anläßlich des Besuches des Deutschen Kaisers in seinem Trinkspruch sagte: er sei überzeugt, daß die große deutsche Armee und die britische Flotte dazu dienen würden, den Weltfrieden zu erhalten. Im britischen Unterhause richtete das Parlamentsmitglied Labouchère die Frage an die Regierung, ob England Italien in einem Kriege eventuelle Hilfe zugesagt habe. Die Frage wurde nicht beantwortet. Es ließen sich ohne Mühe noch eine Reihe von Indizien für die Tatsache anführen, daß damals — wohl nicht formell und schriftlich fixierte — Abmachungen zwischen dem Dreibunde und England, insbesondere zwischen Italien und England, bestanden. Diese Abmachungen haben im wesentlichen Italien den status quo im Mittelländischen Meere verbürgt, und zwar gegen Frankreich. Von England aus gesehen war dieses Abkommen, oder diese Verständigung, eine Folge der französischen Mittelmeerpolitik und — damit in Verbindung — der kolonialen Bestrebungen Frankreichs in Afrika. Italien erhielt durch diese englische Garantie die nötige Rückenstärkung, um Frankreich gegenüber eine selbständige Politik zu treiben, wirtschaftlich wie kolonial. Bezeichnenderweise nahm bei der nächsten Erneuerung des Dreibundes, 1891, der italienische Ministerpräsident Rudini Gelegenheit, wieder in Verbindung mit dem Dreibunde, zu erklären, daß über den status quo im Mittelmeere „seinerzeit mit bestem Erfolge mit England verhandelt" worden sei. Die englische Regierungspresse bestätigte die Richtigkeit dieser Feststellung unmittelbar.

Dieses eigentümliche Verhältnis dauerte nur bis Anfang der neunziger Jahre. Sein Gleichgewicht war, grundsätzlich betrachtet, auch zu labil. Es beruhte einerseits auf den französisch-englischen Gegensätzen, dann auf den französisch-italienischen Gegensätzen und schließlich auf dem Fehlen von Gegensätzen zwischen England und der Dreibundmacht Deutschland. Hier stellten sich schon bald Gegensätze und Mißstimmungen ein, während die englisch-französischen Spannungen bald nachließen, vor allem Großbritannien aber schon während der Durchführung des naval defence act stark erhöhtes Selbstvertrauen zur See zeigte. Frankreich umgekehrt wandte zeitweilig seinen Blick vom Mittelmeer ab, da die enge Annäherung an Rußland den Franzosen die Hoffnung auf den Revanchekrieg näherrückte. Der Ausbau von Biserta begann.

Während der neunziger Jahre setzte die zweite Periode französischer Kolonialpolitik ein, deren Gipfel man in der Amtszeit Gabriel Hanoteaux zu erblicken hat. Sein Bestreben war, durch eine vorurteilslose Politik der freien Hand in Europa die Gegensätze dort möglichst auszugleichen, um ungestört Kolonialpolitik großen Stils in Afrika treiben zu können . . . Die französische Flotte begann herunterzukommen, wenn sie auch der Schiffszahl nach immer noch weitaus an zweiter Stelle stand. 1893 stellte man in der französischen Kammer fest, die französischen Streitkräfte des

Mittelmeeres seien stärker als die Italiens, die atlantische Flotte sei der deutschen gewachsen. Mittlerweile arbeitete die französische Diplomatie, immer wieder einsetzend, auf Besserung der Beziehungen zu Italien hin. Dort wuchs die franzosenfreundliche Strömung besonders nach dem Mißerfolg an der Adua, den man dem Dreibund zur Last legte, ebenso wie die wachsenden Kosten der italienischen Rüstung.

Das Jahr 1898 bildete einen Wendepunkt von außerordentlicher Bedeutung nicht nur für die französische Politik überhaupt, sondern insbesondere auch für die Mittelmeerpolitik Frankreichs. M. Hanotaux wurde im Ministerium des Auswärtigen durch M. Delcassé abgelöst. Dieser kam mit dem festen Programm ins Amt, zu einer Verständigung mit England zu gelangen und den französisch-italienischen Mittelmeergegensatz auszugleichen. In demselben Jahre, 1898, noch wurde der französisch-italienische Zollkrieg beendet, ein neuer Handelsvertrag geschlossen, 1899 fand ein Notenaustausch statt, welcher Italien für etwaige tripolitanische Wünsche freie Hand ließ als Entgelt für eine entsprechende Gegenleistung in Marokko. In demselben Jahre ging König Humbert von Italien an Bord eines französischen Besuchsgeschwaders und trank auf die „Wiederaufnahme der alten herzlichen Freundschaft". Unmittelbar darauf brachte der englische Admiral Rawson nach einer englisch-italienischen Flottenparade vor König Humbert einen Trinkspruch aus, in dem es hieß: die Gesinnungen Großbritanniens für alle Italiener seien niemals herzlicher gewesen. Das bedeutete eine britische Kundgebung, man sei einverstanden mit der französisch-italienischen Versöhnung, die englisch-italienische Freundschaft sei durch sie nicht getrübt. Gleichzeitig lag darin der verständliche Wink, daß eine italienisch-französische Freundschaft Italien nur solange nützlich sein könne, wie Großbritannien seine Hand darüber halte. Auf ähnliche Überlegungen mag sich das spätere Wort Rudinis beziehen: der englischen Übergewalt im Mittelmeere zu trotzen sei Vermessenheit, England führe unbestritten die Vorherrschaft im Mittelländischen Meere. Um die Jahrhundertwende war diese Vorherrschaft wohl tatsächlich vorhanden, jedoch nicht im selben Maße anerkannt wie 1906.

Das Jahr 1898 brachte im Herbst die französisch-englische Faschoda-Krisis und damit einen heftigen Ausbruch französischer Feindschaft gegen England, verbunden mit dem Ruf nach stärkerer Seerüstung. Das Flottengesetz des Marineministers de Lanessan ist sozusagen unter dem Feldgeschrei der „Schmach von Faschoda" entstanden. Genau genommen war diese Krisis eine Mittelmeerfrage. Die Krisis wurde hervorgerufen durch die Ankunft des französischen Majors Marchand zu Faschoda am oberen Nil, wo er mit Lord Kitchener zusammentraf. Die britische Regierung stellte sich auf den Standpunkt, daß sie als Vertreterin der Interessen Ägyptens alle Gebiete beanspruchen müsse, auf welche frühere ägyptische Herrscher einmal Anspruch erhoben hätten. Marchand weigerte sich, die französische Flagge niederzuholen, die britische Regierung warf die Machtfrage auf, die französische mußte die Unmöglichkeit erklären, einen Krieg zu wagen. Die Frage von Faschoda war entschieden. Später ist bekannt geworden, daß die britische Regierung für den Fall fortgesetzter Weigerung Frankreichs sich vorgenommen habe, Tunis zu besetzen, ein Plan, der unschwer zu verwirklichen gewesen wäre.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten, M. Delcassé, war von der allgemeinen Erregung unberührt geblieben, er gab ohne weiteres den britischen

Forderungen nach und mag die ganze Angelegenheit im Stillen als erwünscht angesehen haben, um mit England zunächst auf kolonialem Gebiete reinen Tisch zu machen. Das geschah durch das mittelafrikanische englisch-französische Abkommen vom Jahre 1899. So verschwand mit den kolonialen Bestrebungen Frankreichs, die für Großbritannien Gegenstand der Beunruhigung gewesen waren, auch der französisch-englische Kampf um die Herrschaft im westlichen Mittelmeere. In den Augen des größten Teiles der internationalen Öffentlichkeit hat dieser Kampf freilich noch erheblich länger gedauert. Der Grund für diese Anschauung lag einmal darin, daß Gibraltar als Stützpunkt weiter ausgestaltet und die auf Malta gestützte britische Mittelmeerflotte immer so stark gehalten wurde, daß sie die unbedingte Überlegenheit über die französische besaß. Ferner war das Bild der öffentlichen Meinung in Frankreich gerade seit Faschoda für den Außenstehenden derart, daß man wohl an den Ernst des Gedankens einer „Rache für Faschoda" glauben konnte. Tatsächlich haben sogar in Frankreich selbst nur einzelne Politiker gewußt, mit welcher Konsequenz M. Delcassé auf „la bonne entente avec l'Angleterre" (seine eigenen Worte) hinarbeitete. Der rein maritime Wettkampf der beiden Mächte wurde dadurch vorläufig nicht berührt. Die französischen Flottenübungen kurz nach der Jahrhundertwende bewiesen, daß man militärischerseits ernstlich versuchte, sich ein Bild zu machen, wie die französischen Streitkräfte in einem Kriege mit England am praktischsten zu verwenden seien. Mehrere Jahre hintereinander wurden unter dem Kommando Admiral Gervais das Nordgeschwader und das Mittelmeergeschwader im Mittelländischen Meere zu taktischen und strategischen Übungen vereinigt. Die letzteren zeigten, daß man den Schwerpunkt des Widerstandes und der Tätigkeit in das Mittelländische Meer zu legen entschlossen war. Eben damals wurde in französischen Fachkreisen der Gedanke jenes Kanalplanes lebhaft erörtert, dessen Verwirklichung in einer Verbindung des Atlantischen Ozeans mit dem Mittelmeere bestehen sollte. Es ist nicht bekannt geworden, wie weit dieses Projekt an den amtlichen Stellen erwogen worden ist; immerhin blieb seine Erörterung bezeichnend für die damalige Stimmung in Marinefachkreisen, gipfelnd in der Wendung, jener Kanal sei nötig, denn er würde Gibraltar paralysieren.

1900 wurde das de Lanessan'sche Flottengesetz bewilligt, es bezeichnete einen Sieg der „alten Schule" über die „junge Schule", den man für endgültig hielt. Die Aera Pelletan zeigte das Irrige dieser Auffassung und bildete — in ihren Folgen — gleichzeitig den Tiefpunkt des Standes der französischen Flotte. Im Mittelländischen Meere sogar nahm ihre Schlagfertigkeit ab, die Besatzungen des Toulongeschwaders wurden reduziert, die Übungen eingeschränkt usw. In diese Zeit fiel die endgültige französisch-englische Verständigung durch das sogenannte Marokkoabkommen vom April 1904. Dieses nebst einem Geheimabkommen, gleichfalls einem öffentlichen und geheimen Abkommen zwischen Frankreich—Spanien und Großbritannien, erledigte endgültig alles, was bis dahin noch als Mittelmeerfrage zwischen den Mächten hatte gelten können. Über Marokko einerseits, Ägypten anderseits war volle Einigkeit geschaffen worden, und die drei Mächte hatten sich verpflichtet, einander erforderlichenfalls wechselseitig ihre Hilfe angedeihen zu lassen. Italien hatte sich 1899 und 1902 verpflichtet, Frankreich in Marokko freie Hand zu lassen und es erforderlichenfalls diplomatisch zu unterstützen. Frankreich versprach Italien dasselbe

für Tripolis. Daß es damals und später der französischen Politik erwünscht gewesen wäre, Tripolitanien in italienischer Hand zu sehen, ist nicht anzunehmen. Man glaubte vielmehr, Italien damit ein billiges Versprechen zu geben, dessen Einlösung nie erfolgen würde. Um ganz sicher zu gehen, ließ die Delcasséſche Mittelmeerpolitik sich angelegen sein, gerade damals, als sie Italien Tripolitanien versprach, die öffentliche Meinung Italiens nach der Tiroler Grenze, hauptsächlich aber nach Albanien zu richten. Das um diese Zeit in Italien aufkommende Schlagwort vom adriatischen Gleichgewichte scheint in Frankreich erfunden zu sein, um Italien von Gedanken an Einlösung des tripolitanischen Versprechens abzulenken, die italienisch-österreichischen Reibungen zu verstärken und die italienische Flotte eben dorthin zu binden.

Das Jahr 1904 zeigt die völlige Umkehrung jener Lage, wie wir sie Ende der achtziger Jahre feststellten: Frankreich und Italien versöhnt, durch Abkommen und gegenseitige Zukunftsverpflichtung in Interessengemeinschaft, England und Frankreich ebenfalls. Demgegenüber hatten sich die englisch-deutschen Beziehungen um 1887/89 in ihr Gegenteil verwandelt. Gleichgeblieben war die absolute britische Überlegenheit im Mittelländischen Meere. Dieser Faktor, der Ende der achtziger Jahre die maritime Ergänzung des Dreibundes gebildet hatte, um, mit der Front gegen Frankreich, Italien unter die Fittiche zu nehmen, hatte inzwischen von Frankreich ohne Kanonenschuß alles erreicht, was die britische Politik bedurfte und verlangte. Das neue Bestreben der letzteren war gewesen, im Mittelländischen Meer einen Zustand eintreten zu lassen, welcher der britischen Flotte Entlastung verschaffte. Die Entlastung war nach Ansicht der Londoner Regierung notwendig geworden, um die Streitkräfte in den nördlichen Gewässern zu stärken.

Werfen wir in diesem Zusammenhange einen kurzen Blick auf die Lage Italiens und dessen Politik jener Zeit, so können deren Schwierigkeiten nicht verkannt werden. Italien war ebensowenig imstande, gegen Frankreich, wie gegen England, eine *selbständige* Mittelmeerpolitik zu treiben. Da aber diese beiden Mächte nicht mehr im Gegensatze zueinander standen, so war auch die Möglichkeit nicht vorhanden, die eine gegen die andere auszuspielen. Die Spannung der deutsch-englischen Beziehungen vollends brachte Italien in jene vielbesprochene Lage, die man gelinde ausgedrückt, „nicht ganz gerade" nennen konnte, zwischen Dreibund, Frankreich und England. Niemals hat sich die maritime Lücke in der Rüstung des Dreibundes drastischer gezeigt als in jener Lage Italiens nach dem französisch-englischen Marokkoabkommen von 1904. Auch wenn man alle — hier nicht zu erörternden — Momente und Faktoren politischer, diplomatischer und kolonialer Natur hinzunimmt und sie einschätzt, so tritt doch immer, und von jeder Seite gesehen, das *maritime Leitmotiv* hervor. Um den maritimen Faktor mit seiner positiven oder negativen Seite dreht sich letzten Endes die Lage, ungeachtet aller festländischen Zusammenhänge und Änderungen. Das ist gerade an dieser Geschichte der neueren französischen Mittelmeerpolitik von so hohem Interesse, sobald man die Mittelmeerpolitik, in Vermeidung eines häufigen Irrtumes, als Mittel zum Zwecke, nicht als Selbstzweck, auffaßt.

Ein sich zur See mächtig genug fühlendes Italien würde jene doppelseitige Politik nicht nötig gehabt und sich deshalb auch nicht ihrer bedient haben. Das bekannte Schlagwort, Italiens Stellung sei gerade wegen ihrer Doppelseitigkeit so

vorteilhaft, sei das „Zünglein an der Wage" und mache Italien von allen Seiten umworben, — dieses Schlagwort und andere verbergen nur die tatsächliche Wahrheit, daß die Doppelstellung im Grunde eine Folge der Schwäche war, der Schwäche zur See, des Dreibundes im allgemeinen und Italiens im besonderen; wobei keineswegs verkannt werden soll, daß die Stärke Italiens zur See lange Zeit bedeutend höher war als die der beiden anderen Dreibundmächte. Die französische Mittelmeerpolitik ist, besonders seit Delcassé, mit Beharrlichkeit darauf ausgegangen, das politische Gewicht der italienischen Flotte dadurch zu dezimieren, daß dem italienischen Volke Österreich-Ungarn als der Feind dauernd erschiene und die Überzeugung Platz griffe, daß in einem europäischen Kriege diese beiden Dreibundmächte des Mittelmeeres sich, zum mindesten mit der Hand am Säbelgriffe, gegenüberstehen und einander so binden würden. Die politische und marinefachliche Literatur in Frankreich von 1899 bis etwa 1909 gibt unzählige Male der Auffassung Ausdruck, daß im großen europäischen Kriege Italien Frankreich gegenüber de facto neutral bleiben werde. Der Grund für diese Auffassung war nicht der Gedanke einer gewollten Untreue Italiens seinen Verpflichtungen gegenüber, sondern das Urteil: Italien werde angesichts der Kräfteverhältnisse und der Beziehungen im Mittelländischen Meere gar nicht anders können, als neutral zu sein. Eben diesem Zwecke diente auch der bereits erwähnte Hinweis der öffentlichen Meinung in Italien nach dem Adriatischen Meere und nach Albanien; Albanien, welches schon in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts von Bismarck und von den leitenden britischen Staatsmännern Italien angeboten worden war.

Die Frage der Verteilung der französischen Seestreitkräfte auf das Mittelmeer einerseits, den Atlantischen Ozean und den Ärmelkanal anderseits, hat erst ziemlich spät die Bedeutung gewonnen, die ihr heute beigemessen wird. Die Benutzung der Flotten als ständiger politischer Schwergewichte bei wechselnder Ortswahl ist ja überhaupt erst neueren Datums. Sie steht in ursächlichem Zusammenhange und in Wechselwirkung mit dem Prinzip der Durchführung hoher Indiensthaltungen und der Schlagfertigkeit überhaupt. Der eigentliche Anstoß ist aber erst Ende der neunziger Jahre erfolgt, und zwar durch das Entstehen und Wachsen einer Reihe neuer Flotten sowie durch die Verhältnisse, welche diese hervorbrachten. Auch die Geschwadertaktik begann erst in den neunziger Jahren systematisch gepflegt zu werden, und strategische Friedensübungen waren ebenfalls etwas Neues. Gerade sie haben für die Wichtigkeit der Dislokation in Friedenszeiten außerordentlich beigetragen, ja sie sind häufig entscheidend dafür gewesen. Wir wiesen im Anfange bereits darauf hin, daß die Lage und Gestaltung der französischen Küsten, insbesondere die Weitläuftigkeit der Verbindung um Gibraltar, die Dislokationsfrage so prekär macht. Ihre jeweilige praktische Lösung ist bis zum Jahre 1904 im Hinblick auf einen Krieg mit England versucht worden. Man hat sie aber nie als gelöst betrachtet und deshalb immer wieder versucht, ihr neue Seiten abzugewinnen und neue Auskunftsmittel zu finden. Es würde zu weit führen, die Schwankungen und Schwenkungen, die militärischen und politischen Meinungsstreitigkeiten hierüber chronologisch darzulegen. Sie dürften den Lesern auch durchweg bekannt sein. Im großen und ganzen ist sich der Gedanke gleich geblieben, daß Frankreich zwar eigentlich eine Flotte haben müsse, die stark genug sei, um in

beiden Meeren sich mit Aussicht auf Erfolg, auch in einem Kriege mit England, tätig regen zu können, und zwar schwere wie leichte Streitkräfte. Für die atlantische Seite bestand durchweg die Zuversicht aber nicht, daß man dieses Ziel werde erreichen können; bis zu einem gewissen Grade waren wohl hier noch Erinnerungen an die napoleonischen Kriege wirksam. Dazu kamen in den neunziger Jahren die Lehren des Admirals Aube vom Kreuzerkriege. Er sollte erreichen, was französische Linienschiffsgeschwader nicht erreichen konnten. Seine Mittel schienen sowohl wirksamer wie billiger, außerdem lud die Gestaltung gerade der atlantischen Küste Frankreichs zum Kreuzerkriege ein. Es folgte der Bau der bekannten französischen Kreuzerserien, von denen jede einzelne, ja jeder einzelne Kreuzer durch einen oder mehrere stärkere und schnellere englische Bauten überboten wurde. Im Laufe der Jahre erfolgte die Organisation der „schwimmenden Verteidigung" an den französischen Küsten durch zahlreiche Torpedoboote verschiedener Typen und Klassen. Sie sollte gewissermaßen die Grundlage, das defensive Moment, fehlender Linienschiffsgeschwader ersetzen, die Kreuzer das offensive. Das Küstenverteidigungstorpedoboot ist dann später durch das Küstenunterseeboot abgelöst worden, also Gleichbleiben des Prinzips, Wechsel des Mittels. Allgemein betrachtet hat diese Garnierung der atlantischen Küsten Frankreichs nie etwas anderes bedeutet als einen Notbehelf. Nur die Schwärmer des Kreuzerkrieges und eines utopischen Kleinkrieges an der Küste mögen anders gedacht haben. Im Grunde hat man in neuerer Zeit immer das Mittelmeer als den Hauptpunkt des französischen Flotteninteresses angesehen. Auch die qualitative Zusammensetzung der Geschwader beweist das durchweg. Der Minister des Flottengesetzes von 1900, M. de Lanessan, war und ist übrigens heute noch ein Gegner dieses einseitigen Prinzips und vertrat die Notwendigkeit der Verteilung von Hochseegeschwadern auf beide Meere. Infolge der Schwankungen vor und nach seiner Amtsführung ist die Frage jedoch immer mehr eine akademische geblieben, da die französische Flotte stets hinter den Zielen zurückstand, die man ihr setzte. Die praktische Entscheidung war, bis zum Jahre 1912/13, daß man die besten Schiffe zu einem oder zu zwei Geschwadern im Mittelmeer vereinigte, die älteren mit einem Plus von Kreuzern in den atlantischen Häfen ließ. Der Gedanke an einen Krieg mit Deutschland zur See wurde erst nach der Jahrhundertwende etwas mehr in den Vordergrund gestellt. Da kamen aber der französisch-englische Marokko-Aegypten-Vertrag mit nachfolgender Entente cordiale, und die Marokkokrisen in den Jahren 1905 und 1906. Von 1905 an war man in Frankreich überzeugt, daß jeder Krieg zwischen Deutschland und Frankreich Großbritannien gegen Deutschland auf den Plan rufen werde, Frankreich zur See mithin von der deutschen Flotte nichts zu besorgen habe. Diese Auffassung kam naturgemäß der Kräfteverteilung im Mittelmeere zugute, freilich nur relativ, denn infolge der Pelletanschen Amtsführung verzögerte sich die Durchführung des Flottengesetzes außerordentlich, und der Gesamtbestand der Flotte ging infolge Veraltens eines Teiles des vorhandenen Materials zurück.

Auf alle Fälle bedeutet das Jahr 1905 eine neue Epoche für die französische Marinepolitik; man erblickte von jetzt an in der britischen Flotte anstatt eines Gegners einen mächtigen Schützer und ließ sich, freilich ohne daß es ausgesprochen wurde, gefallen, daß dieser Schutz das Mittel politischer Vormundschaft bedeutete.

Für das Mittelländische Meer schwand folgerichtig ebenfalls der Gesichtspunkt des Gegensatzes. Das neue Leitmotiv für die Mittelmeerpolitik Frankreichs wurde: die Mittelmeerflotte das Bindeglied zwischen Französisch-Afrika und dem Mutterlande.

In diesem Zusammenhange muß ein Blick auf die englische Marinepolitik jener Zeit geworfen werden. Nach seiner bewährten Überlieferung hatte Großbritannien, trotz freundlicher Aufnahme der Delcasséschen Annäherungspolitik seit dem Herbste 1898, am Atlantischen Ozean wie besonders im Mittelländischen Meere den Grundsatz absoluter, meist erdrückender Überlegenheit den französischen Streitkräften gegenüber wirksam zur Geltung gebracht. Man wußte, daß in Frankreich ein Wechsel im Ministerium des Auswärtigen schnell und überraschend eintreten und einen politischen Systemwechsel unmittelbar zur Folge haben konnte. . . Daneben mag der Gedanke maßgebend gewesen sein, gerade nach Faschoda Frankreich fortgesetzt zur Anschauung zu bringen, daß alle seine Anstrengungen zur See eine Verschiebung des Machtverhältnisses zuungunsten Großbritanniens nicht zuwege bringen würden. . . So wurden die tatsächlichen Reaktionen auf Faschoda in Frankreich gewissermaßen durch unausgesetzt sich verstärkenden britischen Flottendruck in beiden Meeren erstickt. Der französische Minister des Auswärtigen, M. Delcassé, konnte sich für sein politisches Programm keine wirksamere Hilfe wünschen. Es ist merkwürdig, wie lange diese — allerdings eigentümlichen — Verhältnisse dem größten Teile der europäischen Öffentlichkeit verborgen geblieben sind und wie noch in jenen ersten Jahren nach der Jahrhundertwende in der deutschen Öffentlichkeit der Gedanke erörtert wurde, die deutsche und die französische Flotte würden vielleicht einmal den gleichen Gegner haben.

Das Jahr 1904 hatte das englisch-französische Abkommen gebracht. Es war, nach seinem veröffentlichten wie nach seinem geheimen Teile, so weittragend und in sich derart beschaffen, daß Großbritannien von diesem Augenblicke an genügende Sicherheit besaß, um die Dislokation seiner Seestreitkräfte entsprechend zu ändern. . . Mit der Jahreswende 1905 schon trat eine von ganz neuen Gesichtspunkten ausgehende Organisation in Kraft: Der Schwerpunkt der britischen Kampfflotte rückte aus dem Mittelländischen Meere nach dem Kanal bzw. der Nordsee. Diese Neuorganisation bildete nur den Anfang des völligen Frontwechsels der Kampfflotte Großbritanniens, dessen Bewegungen im einzelnen bis zum Jahre 1912 fortgedauert haben. Es ist nicht Sache dieser Betrachtung, die ursächlichen Zusammenhänge des politischen und des militärischen Momentes des näheren zu untersuchen. Angedeutet sei nur, daß, dem eigentlichen Sinne nach ausgedrückt, die Verlegung des Schwerpunktes der britischen Flotte nach Norden weniger die Folge des englisch-französischen Abkommens als vielmehr ein Teil seines Zweckes überhaupt war. Gewiß kann man mit Recht sagen, daß die Grundlage ebenso wie die Wirkung jenes Abkommens, seine Ursachen wie die Ziele seiner Urheber, sich im maritimen Punkte nicht erschöpfen und sich durch ihn auch nicht zusammenfassend ausdrücken lassen. Anderseits unterliegt es aber keinem Zweifel, daß es ohne das Vorhandensein des neuen maritimen Faktors im Norden aller Wahrscheinlichkeit nach nicht zu dieser neuen politischen Gruppenbildung gekommen wäre. Dieser Faktor war die deutsche Flotte. Großbritannien brauchte die politische Neugruppierung, um seine Flotte im Mittel-

ländischen Meere zu entlasten, außerdem, wie nur der Vollständigkeit halber bemerkt sei, um die europäische Festlandmacht Frankreich dem — als zukünftigen Gegner Großbritanniens betrachteten — Deutschland gegenüberstellen zu können. Auch dieser Überlegung, dem Wunsche und Bedürfnisse eines „Degens auf dem Festlande", lag das maritime Moment zugrunde. Wäre es nicht vorhanden gewesen, so hätte in Großbritannien das Bedürfnis nach dem festländischen Degen in der Hand des revanchedurstigen Frankreich nicht bestanden.

Die britische Maltaflotte wurde gleich — und noch mehr im Laufe der kommenden Jahre — erheblich vermindert, quantitativ wie qualitativ. Dabei kam allerdings den Engländern der Tiefstand der französischen Flotte von damals außerordentlich zustatten. Für alle Fälle lag außerdem ein schnelles und modernes britisches Panzergeschwader bei Gibraltar in der Mittelstellung zwischen Malta und dem Ärmelkanal. Die Marokkojahre drängten in Frankreich, im Verein mit der Schwäche seiner Flotte, den Gedanken an eine aktive Mittelmeerpolitik an und für sich schon zurück. Dazu kam, daß durch die neue Wendung der Dinge im westlichen Mittelmeerbecken keine Gegensätze bestanden. Zu den oben dargelegten Verhältnissen Italiens kam, daß man dort mehr denn je Interesse an guten Beziehungen zu Frankreich hatte, weil der tripolitanische Wechsel der Einlösung harrte, während die italienische Regierung sich ihrer marokkanischen Verpflichtung Frankreich gegenüber zu Algeciras voll entledigt hatte. Die nunmehrige feste französisch-englische Verbindung, die Einigung der beiden Mächte jetzt auch über die nordafrikanischen Fragen, mußte, mit italienischem Auge gesehen, den Verhältnissen im westlichen Mittelmeerbecken einen Grad von Stabilität geben, der eine Mittelmeerpolitik, im Sinne tätiger Bestrebungen verstanden, ausschloß.

Den Ausgleich und die Bindung der Kräfte im Mittelländischen Meere noch vollständiger und fester zu machen, bezweckten die sogenannten status-quo-Abkommen, welche unter britischer Führung im Jahre 1907 zwischen Frankreich und Spanien einerseits, Großbritannien und Spanien anderseits geschlossen wurden. Zwischen Italien und England war unter den obwaltenden Verhältnissen eine formale Abmachung nicht notwendig, denn die Beziehungen waren durch alle Wechsel und Verschiebungen die gleichen geblieben, sei es gegen Frankreich, sei es mit Frankreich, sei es im Anschluß an den Dreibund oder im Gegensatz zu dessen nördlicher Kontinentalmacht, nachdem diese begonnen hatte, auch Seemacht zu werden. . . Der Rückblick auf das vergangene Menschenalter der Mittelmeerpolitik zeigt, wie auch schon diese skizzenhafte Betrachtung beweist, den vollständigen Sieg Großbritanniens auf der ganzen Linie. Die letzte britische Errungenschaft ist in den Marokkoabkommen von 1904 enthalten. Hier gibt Frankreich nicht nur alles das auf, woraus es eine ägyptische Frage bei sich bietender Gelegenheit hätte aufwerfen können, sondern um selbst für Marokko freie Hand zu bekommen, mußte Delcassé Spanien das Nordstück von Marokko hauptsächlich deshalb überlassen, weil an dieser Küste ein französisches Gegenstück zu Gibraltar ein für allemal ausgeschlossen sein sollte.

Die Tatsache, daß Frankreich durch die Verständigung und das Abkommen mit England unmittelbar und nachher mittelbar Marokko erhalten hat, täuscht meist über die geschichtliche Tatsache des Fiaskos der französischen Mittelmeerpolitik hinweg.



Dieses Fiasko ist unbestreitbar, denn Marokko ist kein Gewinn und kein Ergebnis der französischen Politik, sondern der englischen, die sich Frankreichs als Mittel zum Zweck bedienen zu müssen glaubte, und Preise zahlte, die für England keine Unkosten bedeuteten, für Frankreich vom höchsten Werte waren. Der Preis, den Frankreich im Mittelländischen Meere dafür gezahlt hat, war der Verzicht auf die Selbständigkeit seiner Politik auch dort. Darin liegt die geschichtliche und die grundsätzliche Bedeutung des Abkommens von 1904, welches freilich auch kein Ding an sich ist, sondern nur ein Etappenpunkt in der Entwicklung. Ganz abgesehen von der Frage des Vorteilhaften oder Unvorteilhaften unter dem Gesichtspunkte Frankreichs kann festgestellt werden, daß es die Schwäche der französischen Flotte gewesen ist, welche den eigentlichen Grund für den Verlust einer selbständigen französischen Mittelmeerpolitik bildete.

Es geht aus den vorhergehenden Betrachtungen hervor, daß die Faschodakrisis zwar auch einen hervorragenden Etappenpunkt darstellt, aber an Bedeutung politisch und militärisch meist erheblich überschätzt zu werden pflegt. Wurde Frankreich damals überrascht, so war doch für alle Verantwortlichen dort die Schwäche und Unbereitschaft der französischen Flotte ebensowenig etwas Neues, wie die absolute Überlegenheit der englischen Flotte. Überraschen konnte — und überrascht hat — wohl nur die Tatsache, daß England den Faschodakonflikt zum Anlaß nahm, die Machtfrage aufzuwerfen. Wie weit die englische Entschlossenheit damals ging, der Drohung eventuelle Folge zu geben, läßt sich nicht entscheiden. Tatsache ist aber wiederum, daß Delcassé ohne weiteres zum Nachgeben bereit war, nicht in der plötzlichen Erkenntnis, daß man Großbritannien nicht Trotz bieten könne, sondern weil das Nachgeben in der Linie seines bereits vorhandenen politischen Programmes einer französisch-britischen Annäherung lag. Die Grundlagen dieses Programmes aber haben doch wohl nur teilweise in französisch-deutschen Revanchegedanken bestanden, der Hauptsache nach vielmehr in der Erkenntnis, daß Frankreich, um etwas Großes in Nordafrika zu erreichen, sich — selbst auf Kosten der Selbständigkeit im Mittelländischen Meere — an Großbritannien anschließen müsse. Man mag die jeweiligen Verhältnisse und Momente von einer beliebigen Seite fassen, die Fragestellung so oder so einrichten, immer führt die Schlußkette am Ende auf die Schwäche zur See, und zwar im Mittelländischen Meere zurück. Ohne gewaltsamen Konflikt und gegen ein hohes Schmerzensgeld ist die französische Stellung im Mittelländischen Meere der englischen Autorität untergeordnet worden.

Aber die öffentliche Meinung Frankreichs ist sich dieser Tatsache vielleicht noch wenig bewußt geworden, während sie auf der anderen Seite seit jenen Delcasséschen Enthüllungen vom Jahre 1905 der festen Überzeugung ist, in einem deutsch-französischen Kriege werde Großbritannien zur See und auf dem europäischen Festlande dem französischen Freunde kräftigste Hilfe leisten. Auch Delcassé hat als Minister diese Auffassung gehabt. Man kann soweit gehen zu sagen, daß Decassé sein Verhalten in der Marokkopolitik überhaupt auf dem Faktum der englisch-deutschen Spannung als Grundlage aufgebaut habe. Wie er damals die englische Macht und die Kriegführung der britischen Flotte einschätzte, wären in einem solchen Kriege Frankreichs Streitkräfte im Kanal und Atlantischem Ozean gar nicht in Betracht ge-

kommen, während im Mittelländischen Meere auf Grund der tripolitanischen Abmachungen und der vorausgesetzten Stimmung Italien neutral bleiben würde. So wären — immer nach damaliger französischer Auffassung — im Mittelländischen Meere nur Österreich-Ungarn in Schach zu halten und vielleicht Demonstrationen der französischen Flotte an den italienischen Küsten vorzunehmen gewesen, um Italien seinen Verbündeten gegenüber eine Erklärung seiner Untätigkeit bzw. faktischen Neutralität zu geben.

Die folgenden Jahre verstärkten zunächst diese Überzeugungen und vertieften in Frankreich den Gedanken von der britisch-französischen Solidarität in einem Kriege gegen den Dreibund. Ähnlich wurde das Verhältnis vielfach in England aufgefaßt. In beiden Ländern fand man ungewollt das Bild jener Ergänzung wieder, welches wir Ende der achtziger Jahre in anderer Verbindung kennen lernten: Damals war Großbritannien die Ergänzung der maritimen Lücke der Dreibundrüstung im Mittelländischen Meere gegen Frankreich — heute gilt Frankreich als die Ergänzung der Lücke in der Rüstung Großbritannien, welche durch das Wort de Lanessans bezeichnet wurde: die Dreadnoughts könnten nicht nach Berlin marschieren, noch, wie ein anderer Autor schrieb, im Tale der Maas kämpfen. Das Ergänzungsprinzip war freilich insofern nicht ganz rein vorhanden, als man, wie gesagt, in Frankreich auch starke Landhilfe von England erwartete, deren Gewährung auch in England für nötig gehalten wurde. Der Schwerpunkt aller militärischen und maritimen Überlegungen lag jetzt im Norden, während er früher im Mittelmeer gelegen hatte. Die Spannungsgebiete waren völlig vertauscht, und in einem Kriege würde sich wahrscheinlich gezeigt haben, daß die französische Flotte damals eine noch geringere Bedeutung besaß, als man ihr gemeinhin zumaß. Immerhin war, wie zahlreiche fachmännische Äußerungen bezeugten, die englische Einschätzung der französischen Flotte in den Jahren 1906, 1907 usw. gering.

Diese Jahre bezeichnen für alle größeren und selbst viele kleinen Marinen den Beginn einer tiefgehenden Umwälzung, nämlich der von England eingeleiteten „Dreadnought"- und „Invincible"-Periode. Entsprechend seiner Initiative war der englische Vorsprung von Anfang an groß und blieb auch später in mancher Beziehung entscheidend. In Frankreich kamen und gingen die Bauprogramme, bis unter der Leitung des Admirals Boué de Lapeyrère und später Herrn Delcassés Folgerichtigkeit zugleich eine erhebliche Beschleunigung der Bautätigkeit im Verhältnis zu früher eintrat. Es waren die Jahre, wo die maritimen Machtberechnungen durch Addieren der Großkampfschiffe der verschiedenen Mächte und Mächtegruppen summarisch erledigt zu werden pflegten, eine Methode, die ihre Schwäche hatte. Die Jahre 1908/09 brachten mit den ersten deutschen Großkampfschiffen und der Ergänzung des Flottengesetzes von 1908 die sogenannte Panik in England. Die englische Aufmerksamkeit konzentrierte sich, auch militärisch verstanden, durchaus auf die Nordsee, während man allerdings fortfuhr, die angeblichen Lücken und Schwächepunkte lebhaft zu beklagen, welche durch die als notwendig erachtete britische Konzentration im Norden auf anderen Meeren, vornehmlich auch im Mittelländischen Meere, entstanden seien. Diese Unruhe wurde noch vermehrt durch den anscheinend in England und Frankreich nicht erwarteten Entschluß Italiens und Österreich-Ungarns, ebenfalls Großkampfschiffe zu bauen. Freilich hatte

man zunächst wohl dieselbe Hoffnung wie seinerzeit, als Deutschland jenen Schritt tat: daß die italienische und österreichische Technik dieser Aufgabe nicht, oder nur unter großen Zeitverlusten Herr werden, außerdem finanzielle Schwierigkeiten maßgebend werden würden. Immerhin spielten die italienischen und österreichischen Großkampfschiffe in den englischen Berechnungen und Aufstellungen schon lange, bevor sie das Licht der Welt erblickt hatten, eine bedeutende Rolle. Dann nahmen sie allmählich wirkliche Gestalt an, und damit brach sich in Frankreich der Gedanke immer umfassender Bahn, daß die Aufgabe der französischen Flotte jetzt mehr denn je im Mittelländischen Meere läge. Bis zum Jahre 1912 freilich betrachtete man im Grunde den österreichischen und italienischen Großkampfschiffbau nicht als gegen Frankreich gerichtet, noch gegebenenfalls so verwertbar, sondern in der Überzeugung, daß die beiden Mächte ihre Panzerschiffe gegeneinander bauten. Häufige Äußerungen in der österreichischen und italienischen Presse bestätigten diese Auffassung. Auf der anderen Seite sah man in Frankreich, daß die englische Marinepolitik im Zeichen der Nordseehypnose stand. Diese Hypnose zu vertiefen lag nach jeder Richtung hin im französischen Interesse, und es ist bekanntlich von dort alles geschehen, um es nach Kräften wahrzunehmen. Örtlich lag das französische Interesse unter diesen Umständen durchaus im Mittelländischen Meere, und man hielt die Verhältnisse dort für günstiger als je zuvor.

Im Herbst 1908, zu Beginn der bosnischen Spannung, hatte der russische Minister des Auswärtigen, Herr von Iswolski, bekanntlich versucht, als Entschädigung für die österreichische Annexion Bosniens neue Bestimmungen für die Meerengen im Sinne der russischen Wünsche zu erlangen. Die französische Regierung hatte nichts dawider, in London aber scheiterten die Bemühungen des russischen Ministers. Dem Vernehmen nach hat er den Bescheid erhalten, die britische Regierung sei im Prinzipe durchaus auf seiten der russischen Wünsche, nur sei der Zeitpunkt bedauerlicherweise nicht geeignet, sie zu erfüllen. Seitdem setzte sich während der kommenden drei bis vier Jahre die französische Presse ab und zu dafür ein: Europa möge Rußland, im besonderen der russischen Flotte, endlich die ihr zukommende Bewegungsfreiheit zwischen den baltischen Häfen und denen des Schwarzen Meeres wiedergeben. Dabei wurde ausgesprochen, daß das Gleichgewicht im Mittelländischen Meere so in wünschenswerter Weise hergestellt werde. Die russische Flotte des Schwarzen Meeres würde so den südöstlichen Flügel der maritimen Stellung der Tripleentente bilden und, auch abgesehen von politischen Erwägungen über das Verhalten der beiden Bundesgenossen im Kriege, sei von den kommenden Großkampfschiffen Italiens und Österreich-Ungarns dann nichts mehr zu fürchten. Hinter diesen Beweisführungen lagen in der französischen Presse der Gedanke und der Wunsch, daß die britische Flotte aus dem Mittelländischen Meere möglichst ganz verschwände. Man wußte die Zeiten der Erregung in England geschickt zu benutzen, um wieder und wieder die Vorteile und die Entlastung für die englische Flotte in helles Licht zu stellen: daß Großbritannien nun endlich über das Mittelmeer beruhigt, im Norden die Hände frei habe. Zugleich erhob sich das Verlangen nach engerem Zusammenschlusse Frankreichs und Englands. Die beiden Mächte seien durch die Verhältnisse völlig aufeinander angewiesen und würden einander in einem europäischen Konflikte große Leistungen zubringen müssen. Diese Dienste und Opfer könne man

nur einem Verbündeten bringen; für einen bloßen Freund, sei er auch der beste, wäre es nicht möglich. Frankreich habe vertrauensvoll seine Küste am Ärmelkanal und am Atlantischen Ozean entblößt, während Großbritannien nur geringe Streitkräfte im Mittelländischen Meere besitze. Auf beiden Seiten ruhten so ungeheuere Verantwortlichkeiten, daß ein geschriebener formeller Bündnisvertrag notwendig sei. In England verschwand diese Agitation nach kurzer Zeit, ein Beweis, daß die britische Regierung anderer Ansicht war. Dagegen verlautete unwidersprochen während der französischen Schwankungen über die Dislokation der Flotte: man würde die Stationierung eines starken französischen Geschwaders an den atlantischen Küsten in London als wenig freundliche Handlung angesehen haben. — Daß in Frankreich der Wunsch nach dem Bündnisse sich nicht auf die öffentliche Meinung beschränkte, ist anzunehmen.

Nach der Marokkokrisis vom Herbste 1911 wurde der Bündnisgedanke besonders nachdrücklich betont, vor allem aber führte die französische Presse mit auffälliger Einheitlichkeit den Gedanken aus, daß Frankreichs Flotte, nunmehr in neuem und gesichertem Aufstiege begriffen, getrost die Verantwortung auf sich nehmen könne, auch die englischen Interessen im Mittelländischen Meere während eines europäischen Konfliktes zu schützen. Durch Anerkennung dieses Standes der Dinge könne Großbritannien sich dauernd von einer schweren Sorge befreien und das Prinzip der Konzentration annähernd seiner sämtlichen Seestreitkräfte an der Nordsee ungeteilt durchführen. Frankreich aber würde sich immer und in jeder Lage des Vertrauens seines Freundes würdig zeigen und der britischen Schiffahrt die Zufuhr aus dem Schwarzen Meere, den Suezkanal und die Enge von Gibraltar, es koste was es wolle, offen halten. Die französische Presse bezeichnete das Verhältnis mit dem Schlagworte: England solle Frankreich die Polizei des Mittelmeeres übertragen. Man dachte sich mit anderen Worten ein Verhältnis wie zwischen Wirt und Vizewirt, mit dem Hintergedanken, daß gelegentlich einer großen Krisis vielleicht der Vizewirt dauernd an Stelle des Wirtes im Mittelmeer treten werde. In der englischen Öffentlichkeit war die Stimmung geteilt, und es mag auch an den leitenden Stellen damals erwogen worden sein, ob für eine gewisse, kurz zu bemessende Zeit der französische Vorschlag zu verwirklichen sei. Die herrschende Ansicht sprach aber doch Lord Beresford aus, als er einem Interviewer erklärte: Eine Macht, die den Schutz ihrer Lebensinteressen einer anderen, und sei es auch dem besten Freunde, anvertraue, gebe damit sich selbst auf.

In Frankreich wuchs, auch abgesehen von diesen Momenten, die Strömung der sogenannten „méditerranéens“. Im Herbste des Jahres 1912 entwickelte der Admiral Germinet einem Interviewer gegenüber in einer vielbeachteten Unterredung, daß Frankreich seine gesamten Streitkräfte im Mittelländischen Meere konzentrieren müsse. Das sei die einzig richtige Strategie, und die dadurch bedingte Rollenverteilung mit England ergebe sich in natürlicher Weise aus dem Charakter und den Bedürfnissen der entente cordiale. Der Admiral sprach auch von der Sperrung des Ärmelkanals durch Unterseeboote, Minen und Torpedoboote und erregte damit in den Niederlanden lebhaften Widerspruch. Die Gegner der Mittelmeerschule, die darauf hinwiesen, man könne sich nicht unbedingt darauf verlassen, daß die englische Flotte die atlantischen Küsten Frankreichs schütze, erhalten von den Mittelmeerleuten

die Antwort, daß im großen Kriege deutsche Angriffe auf französische Hafenstädte ohne Wichtigkeit seien und deutsche Landungen nur für den Landenden einen Verlust darstellen würden. Der frühere Marineminister M. de Lanessan, einer der führenden Gegner der Mittelmeerschule, wendet dagegen ein, man scheine ganz zu vergessen, daß im Kriege 1870/71 Frankreich den Krieg nur deshalb so lange habe führen können, weil es den freien Zugang zum Meere jederzeit gehabt habe.

Für die steigende Volkstümlichkeit und Werbekraft des Gedankens der Konzentration im Mittelmeere waren bis zum Winter 1912/13 im wesentlichen die folgenden Argumente geltend: Das westliche Mittelmeerbecken bilde den eigentlich vitalen Punkt für Frankreich zur See. Hier müsse es deshalb die Seeherrschaft erringen und halten und könne das auch. Umgekehrt seien die atlantischen Küsten, auch wenn man vom englischen Schutze absehe, minder wichtig, folglich eine annähernd gleichmäßige Verteilung der Seestreitkräfte auf beide Küsten unzweckmäßig. Nach dem deutsch-französischen Vertrage von 1911 (Protektorat über Marokko) sei es noch sehr viel wichtiger geworden, daß die Flotte im Süden möglichst vollständig konzentriert gehalten würde. Das französische Nordafrika im Kriege fest am Mutterlande zu halten, werde in steigendem Maße die Hauptaufgabe der französischen Flotte werden. Von einem schnellen, gesicherten Transporte der im französischen Nordafrika jeweilig vorhandenen Truppen nach Frankreich könne geradezu die Entscheidung des Landkrieges abhängen. Diese Erwägung wird verstärkt durch die Hoffnung auf eine Zeit, wo afrikanische Eingeborenentruppen imstande und bereit sein sollen, wirksam in einen Krieg mit Deutschland einzugreifen. Ohne auf eine kritische Betrachtung dieser Pläne einzugehen, muß festgestellt werden, daß die Verbindung zwischen dem Mutterlande und den afrikanischen Kolonialgebieten bis zum Winter 1912/13 einer der am allermeisten maßgebenden Gründe für die Konzentration der Flotte im Mittelmeere gewesen ist. Allgemein hat M. Delcassé mit wenigen Worten seine Gründe dargelegt: Es sei besser, an einem Punkte stark, als an mehreren schwach zu sein. Die Gegner des Mittelmeerprinzips leugnen diese Wahrheit nicht, aber sie finden, Frankreich müsse allerwärts stark genug sein. In Delcassés Auffassung liegt ihrer Ansicht nach eine nicht notwendige und deshalb unzulässige Resignation, daß es nie gelingen werde, Frankreichs Flotte so stark zu machen, daß sie nach allen Richtungen zugleich mit Erfolg sich offensiv betätigen kann.

Ein neues Moment trat während des tripolitanischen Krieges hinzu. Als damals Italien an die Eroberung Tripolitaniens ging, handelte es sich, wie wir gesehen haben, um ein Unternehmen, zu dessen Gutheißung Frankreich sich zweimal formell verpflichtet hatte. Die Gegenleistung hatte man schon in Algeciras erhalten. Gleichwohl war die Stimmung in Frankreich über das italienische Vorgehen keineswegs erfreut, sondern zeigte deutlich, daß man im Grunde nie geglaubt habe, Italien werde zur Tat schreiten. Dann kamen die italienischen Beschlagnahmungen französischer Mittelmeerdampfer. Vor allem die der „Carthage“ und „Manouba“ mit ihren Begleiterscheinungen riefen in Frankreich eine starke italienfeindliche Erregung hervor, und der damalige Ministerpräsident M. Poincaré hielt in der Kammer und im Senat Reden an die italienische Adresse, die dort nicht ohne Grund als Drohungen aufgefaßt wurden. Dazu kam starke Erregung der in Tunis lebenden

Franzosen, welche sich durch die Stimmung der sehr starken italienischen Bevölkerung in Tunis und, in Verbindung damit, durch die Aussicht eines italienischen Tripolis als Nachbarland schwer beunruhigt fühlten . . . Die Erregung in Italien über diese ebenso unerwarteten wie ungerechtfertigten Drohungen und Provokationen war tief und nachhaltig, zumal da die französische Regierung zeigte, daß es ihr Ernst war. Das ganze französische Volk stand auf seiten der Regierung, als diese nunmehr die Verlegung auch des dritten Geschwaders der Flotte aus dem Atlantischen Ozeane nach dem Mittelmeere anordnete. Nicht lange nachher fiel das bekannte Wort des Berichterstatters für das Marinebudget, die französische Flotte müsse im Mittelmeer stets stark genug sein, um die italienische und die österreichische innerhalb des Bruchteiles einer Stunde in den Grund schießen zu können. Der Marineminister Baudin formulierte diesen Grundsatz etwas humaner mit den Worten: Frankreich werde seine Suprematie im Mittelländischen Meere nicht mehr aufgeben. Seitdem stellt man in Frankreich Berechnungen der französischen Mittelmeerstärke im Vergleiche zu derjenigen der italienischen und österreichischen Flotte zusammen an und legt augenscheinlich diesen Zweimächtemaßstab der künftigen Entwicklung der eigenen Flotte zugrunde.

Damit ist eine ganz neue Wendung in den Mittelmeerverhältnissen eingetreten. Eine Lage scheint sich anzubahnen, die in der Geschichte des Mittelmeeres keinen Vorgang hat.

Dieser neue Zustand ist eine dauernde Erscheinung, weil Libyen italienischer Besitz und damit das überseeische Interesse Italiens dauernd begründet ist. Über sein Wachsen in Zukunft kann kein Zweifel sein. Daraus ergibt sich für Italien die natürliche Notwendigkeit, den neuen Besitz und seine Verbindung mit dem Mutterlande schützen zu können. Die Überzeugung, daß hierfür neben ausreichenden Machtmitteln eine teils selbständige, teils sich eng mit dem Dreibundverhältnisse verbindende Politik notwendig sei, ist in Italien, mit durch die französische Mißstimmung, schnell allgemein geworden. Frühere Aussprüche französischer Minister, daß die Kanonen von Biserta und Korsika auf Italien gerichtet seien, werden von den Italienern heute in prägnanterem Sinne verstanden als früher. Mit einer gewissen und nicht erfreuten Überraschung stellte man in Frankreich während des Tripoliskrieges fest, daß der Apparat der italienischen Armee und Marine ohne Tadel funktionierte, auch bei schwierigen Aufgaben, wo es sich um ein glattes Zusammenarbeiten zwischen Heer und Flotte handelte. Die Energie, mit der Italien ausdauernd seine Durchdringung in Libyen fortsetzt, hält in Frankreich die ärgerliche Besorgnis wach, welchen Einfluß späterhin die Nachbarschaft des italienischen Tripolitaniens auf das französische, vom italienischen Elemente erfüllte Tunis gewinnen werde. Erhebliche Mißstimmung in Frankreich hat auch die italienische Besetzung zwölf ägäischer Inseln erregt. Auf diesen Punkt und die damit zusammenhängenden Fragen kann hier aber um so weniger eingegangen werden, als es sich nicht um einen dauernden Zustand handelt. Charakteristischer noch war die französische Unzufriedenheit über militärische Aktionen der italienischen Flotte an den syrischen Küsten. Ein möglichst weit verstandenes Syrien betrachtet man in Frankreich als ein Gebiet sogenannter legitimer Interessen und als künftiges Eigentum nach einem etwaigen Zerfalle der asiatischen Türkei. Mit diesem Ereignisse rechnet die französische Mittelmeerpolitik dem Anscheine nach in steigendem Maße, und um so

weniger erwünscht ist es ihr, daß sich selbständiges maritimes und marinepolitisches Streben bei den anderen Mittelmeermächten entfaltet. Die Balkankriege haben aber gerade in dieser Richtung noch weitere unerwartete Folgen gezeitigt. Eins ihrer Ergebnisse ist die Schaffung des selbständigen Albaniens geworden, und die Verhältnisse haben es mit sich gebracht, daß dieser alte Zankapfel zwischen unseren beiden Bundesgenossen am Adriatischen Meere nunmehr für sie zu einem Momente der Einigung, des Einverständnisses und der Interessengemeinschaft anderen Mächten gegenüber geworden ist. Seit Jahr und Tag besteht der Anschein und mehren sich die Anzeichen dafür, daß der Gedanke eines italienisch-österreichischen Konfliktes um die Adria allmählich verschwindet und dem eines Zusammenstehens für die Freiheit der Adria, und des Mittelmeeres überhaupt, Platz macht. Der italienische Minister des Auswärtigen, Marquis di San Giuliano, hat in wiederholten Parlamentsreden den Gesichtspunkt in den Vordergrund gestellt, weder das ganze Mittelländische Meer, noch ein Teil von ihm dürfe von einer einzelnen Nation in Anspruch genommen werden. Es gehöre allen, und eine der vornehmsten Pflichten Italiens sei, an der Sicherung der Freiheit des Mittelmeeres auf gleichem Fuße teilzunehmen, wie die anderen Nationen. Daß für diese Rolle Stärke zu Lande und zur See erforderlich sei, hob ebenfalls die Programmrede des Ministerpräsidenten nach Eröffnung des neuen Parlaments hervor. Es ist bezeichnend genug, daß gerade dieser Teil seines politischen Programmes — also die Feststellung, daß Italien sein Naturrecht, sich stark zu machen, ausüben werde — in Frankreich übel vermerkt wurde: Nun wisse man, wessen Frankreich sich von Italien in Zukunft zu versehen habe . . . Der italienische Minister des Äußeren hat, im Gegensatz zu früheren Jahren und Jahrzehnten, wiederholt auf die Interessengemeinschaft mit Österreich-Ungarn hingewiesen und in den diesjährigen österreichischen und ungarischen Delegationen ein Echo gefunden. Es würde in das Gebiet der Kombination fallen, wollte man aus dem Beginne eines gegenseitigen Verständnisses der beiden Mächte für ihre Mittelmeeraufgaben weitergehende Zukunftsschlüsse ziehen. In Frankreich hat schon der bis jetzt vorhandene Stand des italienisch-österreichischen Verhältnisses steigende Unruhe erregt. Man glaubt nicht mehr wie früher, daß in einem europäischen Kriege Italien und Österreich-Ungarn gegeneinander losschlagen oder zum mindesten in gegenseitiger Erwartung und Drohung einander am Adriatischen Meere und der Tiroler Grenze gegenüberstehen werden. Man hält für möglich, daß ihre beiderseitigen Flotten dann in dieselbe Wagschale geworfen werden und so ein sehr erhebliches Gewicht darstellen könnten. Wenn bei Berechnungen von Flottenstärken in früheren Jahren die Linienschiffe Italiens und Österreich-Ungarns addiert wurden, so bedeutete das durchweg ein akademisches Spiel oder ein Mittel der Agitation im Dienste der eigenen Flottenbaupolitik. Heute ist das anders. Man findet jetzt in Frankreich die Ansicht vertreten, daß Italien einen großen Krieg benutzen könnte, um seinen überseeischen Besitz auf Kosten Frankreichs zu erweitern. In dieser Perspektive läge, so meint man, die Gewähr, daß Italien auch in seiner Mittelmeerpolitik eng an den Dreibund angeschlossen bleiben werde. Andere hoffen freilich und versuchen die Berechtigung dieser Hoffnung zu beweisen, daß die augenblickliche Konstellation im Mittelländischen Meere nur vorübergehend sei, vielmehr eine französisch-italienische Intimität in der

Natur der Dinge läge. Man hofft, daß nach Erledigung der noch schwebenden Fragen im Osten des Mittelmeeres sich allmählich das alte Vertrauen wieder einstellen werde. Auch das muß der Zukunft überlassen bleiben, während vorläufig als tatsächlich festgestellt werden kann, daß die französischen Bemühungen, erst Serbien an die Adria gelangen zu lassen, dann Griechenland auf Kosten der italienischen und österreichischen Interessen sich vergrößern zu lassen, Mißfallen und Erbitterung verursacht haben.

Diese Fragen sind mehr oder minder noch in der Schwebe, und auch, wenn demnächst ihre vertragliche Regelung erfolgt sein sollte, wird noch einige Zeit vergehen, ehe man die im Mittelmeere neugeschaffenen Verhältnisse mit ihren politischen Ergebnissen klar wird übersehen können. Außer Zweifel dürfte auf alle Fälle sein, daß das Mittelländische Meer in höherem Grade als seit langer Zeit von vielgestaltigen, politischen und maritimen Bestrebungen erfüllt sein wird. Das westliche und das östliche Mittelmeer, auch als Interessengebiete, gesondert zu betrachten, wird immer weniger angängig sein. Das zeigt u. a. die französische Tendenz, sich in Griechenland einen ergebenen und auch als maritimen Faktor brauchbaren Genossen heranzuziehen. Die Hoffnung Frankreichs, Großbritannien werde der französischen Flotte die „Polizei" im Mittelmeere überlassen, hat sich nicht verwirklicht. Einen Augenblick schien es, als ob Mr. Churchill geneigt gewesen wäre, das Mittelmeer eine zeitlang von großen Kampfschiffen zu entblößen. Die Entscheidung fiel aber anders und, wie es heißt, soll Lord Kitchener erheblichen Anteil an ihr gehabt haben. Seitdem werden die Geschwader zu Gibraltar und Malta konsequent verstärkt. In den Wintern 1912 und 1913 wurden, unter Hinzuziehung von Teilen der Heimatflotte, die britischen Mittelmeerstreitkräfte zu gemeinsamen Übungen im Mittelmeere und damit verbundenen Demonstrationsfahrten vereinigt. Man hat den Eindruck, daß Großbritannien die dauernde Anwesenheit starker britischer Streitkräfte im Mittelländischen Meere für notwendig hält und das letztere weniger denn je der Polizei eines Freundes zu überlassen geneigt sei.

Die Vereinigung der französischen Hochseestreitkräfte im Mittelmeer halten unsere westlichen Nachbarn zur Zeit für das einzige Mittel, die Stellung und die Interessen Frankreichs dort zu wahren. Man glaubt, daß die militärischen Vorteile dieser Vereinigung: sofortige Verfügbarkeit an Ort und Stelle, gemeinsame Ausbildung, einheitliche Führung, die französische Suprematie unter der selbstverständlichen Voraussetzung einer entsprechend geregelten Bautätigkeit verbürgen. Man ist aber auch der Ansicht, daß Frankreich alle Kräfte aufzubieten habe, um unter den kommenden Verhältnissen im Mittelmeer den Anforderungen gewachsen sein zu können. Regierung und Volk sind sich darin einig, daß die Konzentration der zur Zeit vorhandenen Streitkräfte im Mittelmeere an sich nicht genügt, um eine feste Verbindung zwischen dem Mutterlande und dem afrikanischen Kolonialreiche für alle Umstände und Verhältnisse sicher zu stellen. In Frankreich ist vielmehr die Erkenntnis in einer beneidenswerten Allgemeinheit und Klarheit durchgedrungen, daß auch für die stärkste Festlandmacht Kolonien nur dann einen *wirklichen* Besitz bilden können, wenn zwischen sie und das Mutterland — wörtlich oder bildlich verstanden — eine Kriegsflotte gelegt werden kann, deren Stärke und Tüchtigkeit genügt, um entweder einen

Konflikt auszuschließen oder ihn mit Erfolg durchzufechten. So betrachtet, hat die französische Mittelmeerkonzentration nicht nur, sondern haben besonders die großen und systematisch ausdauernden Anstrengungen Frankreichs, nach Quantität und Qualität die Mittelmeerflotte möglichst schnell zu stärken, eine große und grundsätzliche Bedeutung.

Die Anwesenheit der deutschen Kreuzer im Mittelländischen Meere nimmt man in Frankreich als ein Symbol für die bisher nicht dagewesene Erscheinung, daß der Dreibund im Mittelländischen Meere interessiert und einig dastehe. Vorläufig zweifelt man freilich kaum daran, daß durch das englisch-französische Übergewicht im Mittelländischen Meere alle diejenigen Fragen, deren Schwerpunkt nicht auf dem kontinentalen Gebiete liegt, zugunsten der entente cordiale entschieden werden. Die gemeinsamen Demonstrationen in der Levante und der ihnen folgende Vorschlag Sir Edward Greys in der Inselfrage haben diese Überzeugung bestärkt.

Die gegenwärtige Periode ist eine solche des Überganges, der wechselnden Gewichtsverschiebungen, Ausgleiche und Gruppenbildungen; ein zusammenfassendes Urteil ist, wie gesagt, nicht möglich. Die neue Tatsache der zahlreichen selbständigen Kräfte und Bestrebungen im Mittelmeere erscheint an sich schon als bedeutend genug, wenn man irgendeine der früheren Perioden zum Vergleiche heranziehen will, wo nur die Frage variiert wurde, ob das Mittelmeer ein französisches oder ein englisches Gewässer sein werde.



Charakter, Wissen und Können.

Von General der Infanterie z. D. A. v. Janson.

(Schluß.)

Das einseitig Praktische, gewissermaßen Rohe, in Suworows Wesen gibt uns Gelegenheit, als Gegensatz auf gleichzeitige und spätere reine Theoretiker hinzuweisen, die nicht Gelegenheit hatten, ihr Wissen in Können umzusetzen oder dabei versagten. In erster Linie gehört Heinrich v. Bülow hierher, der nur kurze Zeit Soldat gewesen war und 1799 ein „Geist des neueren Kriegssystems" betiteltes Werk herausgab, in dem er es, unbekümmert um die neuesten blutigen Feldzüge der französischen Republik und die ersten Erfolge Bonapartes als die Aufgabe der Strategie bezeichnete, den Kriegszweck ohne Blutvergießen zu erreichen, während er in der Schlacht nur „das Hilfsmittel der Verzweiflungsvollen" sah.*) Er systematisierte jene widersinnige Art der Kriegführung, die Friedrich der Große bereits überwunden hatte. Heute wird niemand mehr dergleichen mit dem gesunden Menschenverstand vereinbar erachten, und doch spielt Bülow bei uns noch eine große Rolle, denn von ihm rührt der ganze Apparat heute noch gebräuchlicher fester Bezeichnungen für operative Begriffe her, vor allem die Scheidung der Kriegführung in Strategie und Taktik, ein zum mindesten zweifelhaftes Verdienst.**) Es scheint aber, daß wir diese Systematisierung nicht mehr loswerden können, obwohl sie ein bedauerliches Prunken mit Gelehrsamkeit gefördert hat. Das Wort „Strategie" mit dem Beigeschmack einer Geheimlehre wird nirgends so zurückhaltend wie im deutschen Heere gebraucht, zum Glück, denn es hat in manchem Kopfe Verwirrung angerichtet. Indessen ist diese Begriffsfeststellung nicht geradezu schädlich gewesen, was von Bülows positiven Lehren unbedingt zu sagen wäre, wenn ihre Verkehrtheit nicht eben auf der Hand läge. Bülow sagt schließlich, „daß es dem Geiste der neueren Kriegsart angemessener sei, die Magazine und die von denselben bis zur Armee gehenden Zufuhrlinien mehr zum Gegenstand der Operationen zu machen als das feindliche Heer selbst", — das genügt.

Sehr viel ernster zu nehmen ist Jomini, der Napoleons Taten in Lehren übersetzte. Napoleon hat seine erste epochemachende Lehrschrift zwar anerkannt, aber doch nur rein akademisch. Jedenfalls hat er keinen großen Wert darauf gelegt, diese Kraft sich zu erhalten. Jomini fühlte sich durch Berthier so schlecht behandelt, daß er den Abschied nahm und dem Feinde seinen Rat zur Verfügung stellte. Während er früher bei Ney als Generalstabschef Gutes geleistet hat, sind die Ansichten über seine Tätigkeit im Großen Hauptquartier der Verbündeten geteilt.***) In jedem Falle blieb sein Rat ein unverantwortlicher, und es blieb ihm versagt, eine unmittelbare Probe seines Könnens zu liefern. Er hat Napoleon eine Systematik untergelegt, über

*) v. Caemmerer, Die Entwicklung der strategischen Wissenschaft im 19. Jahrhundert. Berlin 1904. S. 2.

**) Vgl. v. Verdy du Vernois, a. a. O., III., 3, S. 143 ff. und III., 4, S. 130 ff.

***) Vgl. Caemmerer, a. a. O., 22 ff.; Friederich, Geschichte des Herbstfeldzuges 1813, I., Berlin 1903, S. 150/51; R. Wagner, Grundlagen der Kriegstheorie. Berlin 1912, S. 426.

die der große Feldherr erhaben war, und trägt sehr wesentlich die Schuld daran, daß auch heute noch unzutreffende Anschauungen über seine Operationsweise bestehen.

Während Bülow vergessen ist und Jomini nur noch in der Geschichte der Kriegslehre eine Rolle spielt, beherrscht Clausewitz noch heute die Geister in Deutschland. Sein auch in andern Ländern gewürdigtes Werk „Vom Kriege" wird von Schriftstellern über den Seekrieg oft zitiert, obwohl er nie ein Wort über diesen schrieb. Es ist lebenskräftig geblieben, weil es eigentlich keine positive Lehre enthält, sondern sich im wesentlichen darauf beschränkte, die Begriffe zu klären. Clausewitz traf das tragische Geschick, daß er während der großen Ereignisse des Befreiungskampfes an einer Stelle stand, die ihm keinerlei Gelegenheit zu besonderen Leistungen gab, und daß ihm später als Direktor der Allgemeinen Kriegsschule (der heutigen Kriegsakademie) nicht einmal vergönnt war, einen maßgebenden Einfluß auf den Unterricht auszuüben. Aber das steht fest, daß „sein scharfes und folgerichtiges Denken die Natur des Krieges so klar und einfach entwickelt, wie es vor ihm niemals geschehen".*) Darin liegt der bleibende Wert seines Werkes. Im Gegensatz hierzu ist des Generals v. Willisen**) einst hochberühmtes Werk „Theorie des großen Krieges" (1840) völlig verschollen. Noch philosophischer als Clausewitz, ganz im Sinne Hegels, entwickelte er alles a priori; noch systematischer als Jomini, als dessen Schüler er sich bekannte, steigerte er noch das geometrische Element in der Theorie. Eine solche Geistesrichtung mußte versagen, sowie es sich um Tatsachen handelte. Das war zunächst bei der kriegsgeschichtlichen Kritik der Fall und noch viel mehr, sobald Willisen selbst vor praktische Aufgaben gestellt wurde: im Jahre 1848 als Königlicher Bevollmächtigter der Provinz Posen und 1850 als Befehlshaber des schleswig-holsteinschen Heeres. Ein anderer reiner Theoretiker, der geniale und kenntnisreiche Theodor v. Bernhardi, hatte schon 9 Jahre vorher diesen Mißerfolg vorausgesagt. Sein Einfluß auf die Leitung eines Heeres, meinte dieser, würde „solche Tage wie die von Jena und Prenzlau wieder herbeiführen"; er vergleicht ihn mit Phull und Massenbach. Clausewitz hat diese beiden scharf charakterisiert. Ein schwacher Feldherr hat schwerlich jemals einen so üblen Berater gehabt, wie der gelehrte, aber durch und durch verworrene und charakterlose Massenbach es war. Der „Zivilstratege" Bernhardi selbst war niemals Soldat gewesen, besaß jedoch nicht nur bedeutende kriegsgeschichtliche Kenntnisse, sondern auch ein ausgeprägtes Verständnis für operative Fragen. Es ist erstaunlich, was er als Dilettant auf diesem Gebiete schriftstellerisch geleistet hat. Der Dilettantismus ist in seinen Erörterungen kaum merkbar, aber ein gütiges Geschick hat ihn davor bewahrt, auch auf praktischem Gebiete dilettieren zu müssen. Theoretische Verirrungen, wie die hier besprochenen, sind, soweit bekannt, in der Marine nicht hervorgetreten, auch wohl kaum zu befürchten. Die Operationen sowie die Taktik sind zur See einfacher — darum keineswegs leichter — als auf dem Lande, zum mindesten scheidet eine Reihe von Umständen aus, die zu überflüssigen Spekulationen in bezug auf den Landkrieg verführen. Vor allem fehlt es —

*) Caemmerer, a. a. O., S. 102; vgl. auch Frhr. v. Freytag-Loringhoven, Die Macht der Persönlichkeit im Kriege, Berlin 1905, und Kriegslehren nach Clausewitz aus den Feldzügen 1813/14. Berlin 1908.

**) Vgl. Caemmerer, a. a. O., S. 103 ff.



abgesehen vom Kriege in Küstengewässern — an allem, was zur Aufstellung verkehrter Theorien „militärgeographischer" Natur Anlaß geben könnte. Obwohl nun auf hoher See die Annäherung an den Feind in kürzester, also gerader Linie erfolgen kann, so scheinen daraus, bisher wenigstens, keine geometrisch-operativen Theorien entstanden zu sein. Die für alle Operationen maßgebenden Begriffe von Raum und Zeit lassen sich auf See leichter in die Wirklichkeit übersetzen als auf dem Lande, wo die verschiedensten Arten von Reibungen in höherem Maße zur Geltung kommen. Daß im Landkriege ein Rückfall in eine Art von „Ermattungsstrategie" auch heute nicht ausgeschlossen ist, haben die Russen in der Mandschurei gezeigt. Auf dem Meere gibt es keine Stellungen, und eine Schachpartie „Montecuccoli-Turenne" müßte infolge Versagens des Aktionsradius bald aufgegeben werden. So bliebe denn nur das Verkriechen in Häfen übrig — auch was das bedeutet, lehrt der russisch-japanische Krieg. Ich möchte nicht dahin mißverstanden werden, als wenn ich annähme, daß der Feldherr zur See keiner operativen Erwägungen bedürfte; jede Bewegung, um seine Kräfte zu versammeln, an den Feind zu kommen oder sich ihm zu entziehen, gehört in den Bereich der Operationen oder der „Strategie". Aber ich sollte meinen, daß gerade der Seeoffizier am ersten verstehen wird, wie sehr Moltke recht hat, wenn er sagt: „Die Lehren der Strategie gehen wenig über die ersten Vordersätze des gesunden Verstandes hinaus; man darf sie kaum eine Wissenschaft nennen; ihr Wert liegt fast ganz in der konkreten Anwendung."*) Auch in der Seetaktik ist die Gefahr des Ersinnens und Anwendens von Künsteleien wohl nicht so groß wie auf dem Lande; das Zusammenfassen mächtiger und verschiedenartiger Streitmittel in verhältnismäßig wenige untrennbare und von einer Hand geleitete Körper, die in sich allerdings höchst komplizierte Instrumente sind, dürfte eine Gewähr dagegen bieten — das Bild einer Seeschlacht duldet höchstens einen sehr beschränkten Vergleich mit der Landschlacht. Es erscheint zur See alles einfacher, wenigstens dem Laien, doch „es ist alles im Kriege sehr einfach, aber das Einfachste ist schwierig".**)

Jedoch auch die Seetaktik hat eine Zeit der starren Formen gehabt. Es wurde bereits gesagt, daß zuerst Hawke es war, der sich von ihnen befreite. Die Anfänge einer wissenschaftlichen Literatur gingen von Laien aus. Bereits 1697 war ein seetaktisches Werk des französischen Jesuitenpaters und Mathematik-Professors Paul Hoste erschienen, in der Tat der Niederschlag der Erfahrungen des Admirals Tourville, auf dessen Flaggschiff jener Schiffskaplan gewesen war.***) Dieses Werk wurde 1763 vom Kapitän Vicomte de Morogue unter dem Titel „Tactique navale" neu bearbeitet, während der englische Leutnant O'Bryen eine englische Bearbeitung herausgab. Während nach wie vor die „permanent fighting instructions" mit Zusätzen des Admirals Rodney dienstlich geltend blieben, gab 1782 bis 1790 Clerk, ein reiner Dilettant, der nie zur See gefahren war (!), ein epochemachendes seetaktisches, lediglich auf Studium der Kriegsgeschichte gegründetes Buch heraus, das dann viele Seeoffiziere, darunter Rodney und sogar Nelson, nach ihrem eigenen Geständnis beein-

*) Instruktion für die höheren Truppenführer vom 24. Juni 1869. Moltkes militärische Werke, II., 2, Berlin 1900, S. 172.

**) Clausewitz, I, S. 72. Vgl. Maltzahn, a. a. O., S. 68/69.

***) Stenzel, a. a. O., III., S. 382 ff.

flußt hat. Diese überraschende Tatsache läßt sich vielleicht dadurch erklären, daß die tatkräftigen Männer sich allzusehr von jeder wissenschaftlichen Erwägung fern gehalten hatten, sich als Dilettanten auf dem höheren Gebiete der Kriegführung fühlten und durch die Logik der Auseinandersetzungen überwältigt wurden. Was aber das Merkwürdigste ist — Clerks Werk bedeutete im Gegensatze zu Heinrich v. Bülow einen wirklichen Fortschritt, es war eine Erlösung von verknöcherter Form,*) ein Erfolg, der nur bei englischem Dilettantismus und englischer Vorurteilslosigkeit denkbar ist.

Damit sind wir zu Nelson gelangt, dessen größte Bedeutung für die Entwicklung der Seekriegführung darin besteht, daß er das schon vom Admiral Howe 1777 seinem Kommandanten zugestandene „Handeln nach den Umständen" mit großem Geschick und großer Kühnheit in die Tat übersetzte.**) Sein Erfolg war der denkbar größte. Als er in der siegreichen Schlacht von Trafalgar fiel, war seine Hinterlassenschaft die unbestrittene Seeherrschaft seines Vaterlandes, die Ausschaltung aller ernst zu nehmenden Feinde zur See und damit der Gewinn einer Bewegungsfreiheit, die es gestattete, wenn auch nur kleine Heere überall hin zu führen, wo man sie brauchte, die Verbündeten mit Kriegsmaterial zu versehen, trotz der demnächst folgenden Kontinentalsperre einen gewinnreichen Handel zu treiben und die Gefahr eines französischen Einfalls in England zu beseitigen, es lagen hier die ersten Keime zum Sturze Napoleons. Da Nelson im Alter von 12 Jahren in die Flotte eintrat, kann von wissenschaftlicher Vorbildung bei ihm nicht die Rede sein, er hat sich dann aber lebhaft mit der neueren Seekriegsgeschichte beschäftigt. Mit seinen Unterführern und allen seinen Untergebenen stand er in engster Fühlung und es herrschte ein vorbildliches gegenseitiges Verständnis. Er war in hohem Grade ehrgeizig, kühn in seinen Entschlüssen und energisch in ihrer Durchführung. Das gilt von seinen Operationen wie von der Schlacht. Seine Schattenseite liegt auf moralischem Gebiete, eine heftige Leidenschaft hatte die übelsten Irrungen zur Folge.***)

Die durch Nelson erstrittene Seeherrschaft kam unmittelbar dem englischen Feldherrn auf dem Lande, Wellington, zugute. Er „zählt zu jenen seltenen Männern, die ohne schöpferisches Genie, fast ohne Geist, allein durch die Kraft des Charakters, durch die Macht des Willens und der Selbstbeherrschung zu den Höhen historischen Ruhmes emporstiegen"†) — so beurteilt ihn Treitschke zutreffend, wenn auch das „fast ohne Geist" wohl zu weit geht. Als Knabe bekundete er langsame Fassung, nach kurzem Verweilen in niederem Range wurde er durch Stellenkauf und mit Rücksicht auf seine Herkunft Regimentskommandeur und stieg höher durch Pflichttreue, ruhig wägende, aber ebenso sichere und entschlossene Lösung aller ihm gestellten kriegerischen und auch politischen Aufgaben. Auf beiden Gebieten hochkonservativ, ließ sich der Insulaner durch die neue Richtung der Kriegführung, die mit der französischen Revolution und Napoleon die herrschende auf dem ganzen Festlande geworden war, nicht beeinflussen, aber er war auch bis Waterloo nie in die Lage gekommen, Napoleon direkt zu bekämpfen. Seine Operationen leitete er kühl und überlegt; erst, wenn

*) a. a. O., S. 212 ff.
**) a. a. O., S. 206.
***) a. a. O., S. 340 ff.
†) H. v. Treitschke, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, I., 2. Auflage. Leipzig 1879, S. 724.

ihm der Erfolg sicher schien, griff er an, dann aber kühn, entschlossen und ausdauernd; den Erfolg auszunutzen, versuchte er nicht; bevor er einen Schritt vorwärts machte, brachte er sein Heer erst peinlich wieder in Ordnung und ließ dem Gegner Zeit dazu, das gleiche zu tun. Die gemeinsame Sache der Verbündeten war für ihn wesenlos, er führte den Krieg, als wenn England allein auf der Welt wäre. In dieser Beschränktheit und zielbewußten Beschränkung lag seine Stärke, auch der Politiker kam darin zum Ausdruck. Menschlich trennte ihn eine weite Kluft von seinen Untergebenen, kalt und hochmütig, war er nicht geneigt, sich ihnen zu nähern, trotzdem genoß er ihre größte Achtung und vermochte alles über sie. Man kann sich keinen größeren Gegensatz vorstellen als den zwischen dem englischen Feldherrn und seinem preußischen Kampfgenossen von 1815: Blücher. Dieser warmherzig und impulsiv, kühn und stets bereit, den Feind anzugreifen, fast der einzige, der auch Napoleon nicht scheute, lebte er in dem felsenfesten Glauben, daß er ihn stürzen werde. Diese Überzeugung, die bei seiner Bescheidenheit um so großartiger auf andere wirken mußte, bestimmte ihn in der Tat, Großes zu vollbringen. Er besaß das Vertrauen seines Königs und des Zaren Alexander wie des gesamten Heeres und Volkes und wurde der verkörperte Genius des Befreiungskampfes. Ohne jegliche systematische Bildung, hegte er doch große Gedanken und wußte sie in Wort und Schrift (wenn man nur von Sprachfehlern absieht) in treffliche und ausdrucksvolle Form zu kleiden, sein Verstand war klar und stark, noch stärker sein Wille, sein Pflichtgefühl unübertroffen; mit seinem warmen Herzen, dem er keine Fesseln anlegte, gewann er die Menschen, mit seinem Takte auch die Widerstrebenden. Er war ein wahrer Heros — ohne heroische Pose; anderseits waren auch Rauheit und polterndes Wesen bei ihm in keiner Weise gekünstelt wie bei Suworow, mit dem ihn Clausewitz (mit Ausschluß dieses Punktes) vergleicht.*) Er ist ihm hiermit nicht ganz gerecht geworden, und ich pflichte Blüchers neuestem Biographen bei, wenn er sagt: „Dem »Marschall Vorwärts« ist nicht nur sein Feldherrnruhm gesichert, er hat auch als Mensch auf ewig einen geheiligten Platz im Herzen seines Volkes, in dessen Wesen er so tief wurzelte."**) Und sein ehemaliger Generalquartiermeister, der kritische Müffling, erläuterte in seiner Gedächtnisrede des Feldmarschalls Feldherrntum: „Blücher ist ein Feldherr gewesen, der das Prinzip, die Kriegskunst auf Berechnung zu gründen, umgestürzt hat, indem er statt der Berechnungen dem unberechenbaren Elemente kühnsten Mutes und ausdauernder Tapferkeit folgte." Es sind also die moralischen Potenzen, die bei ihm im Vordergrund stehen und das „Können" stützen. Er war zu selbständig, um in eine Abhängigkeit von seinem Generalstabe zu geraten, wie sie Clausewitz bei Suworow kennzeichnet, aber klug genug, sich der besseren Einsicht und Kenntnis Scharnhorsts und dann Gneisenaus zu fügen, und beide militärisch hochgebildeten und begabten Männer wußten diesen Einfluß in Hintenansetzung ihrer Person lediglich zum besten der Sache in geradezu idealer Weise auszuüben. Scharnhorst hätte gern alle Ehren für einen Tag des Kommandos hingegeben, und von der unmittelbaren Führung eines Gneisenau versprachen sich alle, die ihn kannten, das Höchste. Und doch versagte er, als Blücher 1814 schwer erkrankte; die Führung erlahmte, und Yorck ward angehalten, als er in

*) Clausewitz, V., S. 235.
**) W. v. Unger, Blücher, II., Berlin 1908, S. 371.

richtiger Erkenntnis die Früchte seines Sieges bei Athies pflücken wollte. Gneisenau versagte nicht, weil ihm die Feldherrneigenschaften gefehlt hätten, sondern weil ihm das Amt fehlte, abgesehen davon, daß anscheinend politische Erwägungen mitgesprochen haben. Damit kommen wir auf eine neue nicht zu unterschätzende Bedingung für den Feldherrn, die hier im Koalitionskriege besonders scharf hervortrat: er bedarf der förmlich durch den Kriegsherrn begründeten Autorität, nur durch sie steht er auf festen Füßen und wird befähigt, die Verantwortung voll zu tragen.

Von Blücher verschieden wie Wasser vom Feuer war der Oberbefehlshaber der Verbündeten, Fürst Schwarzenberg, ein äußerlich und innerlich vornehmer Mann ohne hervorragende militärische Veranlagung und Bildung; seiner Natur nach mehr Hofmann und Diplomat als Feldherr, war er doch für jene so eigenartige Bündnisarmee der einzige mögliche Oberfeldherr, „l'homme de coalition", wie Zar Alexander sagte. Er besaß ein außerordentliches Talent, auszugleichen, und er hat das größte Verdienst daran, daß das Bündnis überhaupt zusammenhielt, was zum Erfolge unerläßlich war. Seine Feldherrnleistungen muß man überdies, wenn man ihm nicht unrecht tun will, von dem Gesichtspunkte betrachten, daß die österreichische Politik ihm keine Freiheit ließ und daß diese Politik nach dem Überschreiten des Rheins geradezu darauf ausging, Frankreich als Machtfaktor zu erhalten. Schwarzenbergs unzulängliche militärtechnische Kenntnisse bedurften des Ausgleichs durch einen besonders tüchtigen Generalstabschef. Man gab ihm den besten Mann zur Seite, Radetzky, der 33 Jahre später als Greis selbst an der Spitze eines Heeres Großes geleistet hat und dessen Name heute noch in Österreich, ja in Deutschland mit Begeisterung genannt wird. Damals enttäuschte er. In seiner vornehmen Bescheidenheit trat er zurück, und der ehrgeizige Theoretiker Langenau, ein übergetretener Sachse, gewann das Ohr des Oberfeldherrn, nicht zum Vorteil der Sache.*) Wir haben hier also den eigenartigen Fall eines vom Gesichtspunkte der Politik gewählten Bundesfeldherrn, dessen an sich gut ausgesuchter, zu seiner Ergänzung bestimmter Ratgeber nicht zu Wort kommt — das war eine üble Lage gegenüber einem Napoleon.

Wir haben versucht, die vornehmsten Gegner Napoleons zu charakterisieren; über den Gewaltigen selbst bedarf es nur weniger Worte, jedermann kennt seine Feldherrngröße. Ein berühmter Geologe (Bernhard v. Cotta) hat einmal gesagt: „ein Mann, wie Bonaparte, konnte nur auf dem eruptiven Gestein Korsikas geboren werden". In der Tat, wie aus Urgestein geschaffen, ist die ganze Persönlichkeit, doch in der Seele brennt noch verzehrendes Feuer, das Feuer des Ehrgeizes, genährt durch das Bewußtsein fast übermenschlichen Könnens. Mit diesem dämonischen Zuge verbindet sich ein umfangreiches, vielseitiges und auf dem Gebiete des Kriegswesens sehr gründliches Wissen. Eine Herrschernatur in höchster Potenz, stürzt er um und baut wieder auf mit vollendeter Rücksichtslosigkeit, aber, seinen Zwecken angepaßt, mit

*) Vgl. Friederich, a. a. O., I, S. 141 ff. Derselbe, Die Befreiungskriege 1813 bis 1815. Berlin 1912/13. v. Janson, Geschichte des Feldzuges 1814 in Frankreich, Berlin 1903 und 1905. Das neuere österreichische Urteil in der von Kerchnawe und Veltzé verfaßten Biographie sowie in „Österreich in den Befreiungskriegen" (Wien 1911/13) und dem österreichischen noch nicht beendeten Generalstabswerke „Befreiungskriege 1813 und 1814" weicht allerdings sehr hiervon zugunsten Schwarzenbergs ab.



großem Geschick. Ein vollendeter Egoist und in der Seele brutal, weiß er doch die Menschen zu fesseln, zu begeistern; ihm, der kein Franzose ist, ordnet sich dieses Volk mit einer unglaublichen Begeisterung unter, die freien Republikaner, die einen gutmütigen König auf das Schaffot führten, heben einen despotischen Kaiser auf den Schild, und dieser Kaiser zieht durch das Festland Europa mit einer Gefolgschaft von Völkern. Als Feldherr betritt er neue Bahnen; aus den Trümmern, dem Chaos, das die Revolution auch auf dem Gebiete des Kriegswesens bereitet hat, sondert er die neuen Gedanken und wendet sie mit unglaublicher Virtuosität und Genialität an. Alle Künstelei in der Kriegführung fällt. Weniger nach den Theorien, die Jomini ihm unterlegt, führt er den Krieg als nach dem gesunden Menschenverstande, mit gewaltiger Energie und Kühnheit und doch wohlüberlegt und zielbewußt; der große Menschenkenner rechnet auch mit den Persönlichkeiten, die ihm gegenüberstehen. Aber alles, auch Frankreich, das allerdings nicht einmal sein Vaterland ist, wird ihm zum Mittel für seine persönlichen Zwecke, im Gegensatz zu Friedrich dem Großen, der sich ganz dem Dienste seines Staates widmete. Darin liegt ein moralischer Defekt, und an diesem und der damit zusammenhängenden Maßlosigkeit seiner Bestrebungen ist er schließlich untergegangen. Dazu kam seine innere Unwahrhaftigkeit, mit der er sich in immer steigendem Maße über die ihm zur Verfügung stehenden Streitkräfte betrog, und — nicht ohne Zusammenhang damit — der Zug des Spielers, am meisten hervortretend, als er noch nichts und als er nichts mehr zu verlieren hatte. Es ist kennzeichnend, daß er doch schließlich den von dem verstümmelten Preußen ausgehenden moralischen und idealen Impulsen erlag, ohne die sich die zur Überwältigung des Titanen erforderlichen Heere der Verbündeten nicht in Bewegung gesetzt hätten. Ohne Blücher, der doch erst durch die enge Verbindung mit Gneisenau zum Feldherrn ersten Ranges wurde, wäre er, der keines Beraters bedurfte, schwerlich vom Throne gestoßen worden — „die große Völkerwanderung nach Paris" hätte ihr Ziel nicht erreicht. Das ist der Triumph der auf der Grundlage moralischer Überzeugung waltenden Energie.*)

Wir wenden uns zu Moltke, nicht als ob in der Zwischenzeit keine hervorragenden Persönlichkeiten zu nennen wären, sondern, um nicht endlos zu werden. „Praktische Kriegsleitung hat Moltke zwar nicht als Feldherr ausgeübt, sondern als Generalstabschef seines Königs, der den Oberbefehl über das Heer mit dem vollen Bewußtsein persönlicher Verantwortlichkeit und mit voller Sachkunde führte."**) So charakterisiert seine eigenartige Stellung General v. Blume, der von allen Lebenden ihn am genauesten hat beobachten können.***) Er sagt dann weiter, daß wir bei Moltke Eigenschaften begegnen, „die mehr oder weniger verschieden von denen aller anderen berühmten Feldherren sind. An Kraft und Willen zur Tat stand er keinem von ihnen nach, keiner, auch Napoleon nicht, hat ihn in bezug auf den Trieb, dem Gegner das Gesetz zu geben, ihm den Fuß auf den Nacken zu setzen, übertroffen. Sein Offensiv-

*) Eine sehr eingehende und gerechte Würdigung Napoleons bildet „Die Heerführung Napoleons" von Frhr. v. Freytag-Loringhoven, Berlin 1910.

**) W. v. Blume, Moltke, Berlin 1907, S. 77.

***) Verdy schildert in seinem „Im Großen Hauptquartier 1870/71", Berlin 1895, S. 29, die stille, aber verantwortungsvolle Tätigkeit Blumes als Moltkes Bureauchef.



geist schrak vor keinem Hindernis zurück, immer strebte er nach großen, entscheidenden Erfolgen, steckte er sich die höchsten erreichbaren Ziele und — erreichte sie. Jedoch die Kraft, die ihn vorwärts trieb, war nicht natürliches Ungestüm, nicht leidenschaftliches Temperament, nicht Ruhmsucht, Ehrgeiz, Herrsch- und Gewinnsucht. Furchtlos, leidenschaftslos und selbstlos folgte er der zwingenden Gewalt seines Pflichtgefühls und seiner Vaterlandsliebe sowie der Erkenntnis, daß ein tatkräftiges und entschlossenes Handeln im Kriege Erfolg verspricht, untätiges Abwarten dagegen verhängnisvoll ist — ein Sohn des kategorischen Imperativs und der Weisheit."*) Die Entwicklung Moltkes ist höchst merkwürdig: In der Jugend hat er wohl auf asiatischem Boden den Krieg praktisch kennen gelernt, dann aber lediglich durch Studium sich weiter gebildet; seinem universellen Geiste blieb kein Gebiet des Wissens fremd, und man kann ihn geradezu als einen Gelehrten bezeichnen. Und doch erhob gerade er sich vollkommen über jede Theorie, er lehnte sie geradezu ab, und die Strategie war ihm ein „System der Aushilfen". Er ist einer der erfolgreichsten Lehrer gewesen, aber hat keine Lehrsätze geprägt, sondern durch praktische Übungen die Geister geweckt und dem Einzelfalle angemessen richtig schließen gelehrt. Am meisten hat er an sich selbst gearbeitet und in aller Stille Jahr für Jahr, wie seine „militärische Korrespondenz" erweist, sich auf die nach der jeweiligen politischen Lage möglichen Kriege vorbereitet. Und diese gewaltige Arbeit eines Menschenlebens läge unbeachtet in den Akten, wenn ihm nicht das Glück beschieden gewesen wäre, noch als Greis sich als Feldherr erweisen zu können als erster Gehilfe dieses Königs. Nur ein so einsichtiger Herrscher, ein so gewiegter und einsichtsvoller Truppenführer, eine so selbstlose, nur der Pflicht lebende Persönlichkeit, eine so große und lautere Seele vermochte mit bewußter Resignation und ohne Empfindlichkeit der Einsicht seines Generalstabschefs in dieser Weise sich anzupassen und gleichzeitig mannhaft die volle Verantwortung zu übernehmen.

Allbekannt sind die Schwächen der Gegner des Königs und Moltkes, die den Erfolgen zu Hilfe kamen, wir wollen nur einige von ihnen nennen. Auf österreichischer Seite stand ihnen unmittelbar Benedek gegenüber, dessen Verhalten bewies, wie ein bewährter Korpsführer und tapferer Mann noch kein Feldherr zu sein braucht. Auf ihn paßt die Äußerung des auf dem italienischen Kriegsschauplatze siegreichen Erzherzogs Albrecht, daß dem Versuche, die Mängel eines Armeekommandanten durch Beigabe eines hervorragenden Mannes auszugleichen, stets bitterste Enttäuschung folgen werde.**)

Gleichfalls gegen Italien wurde der epochemachende Sieg von Lissa erfochten, seit langer Zeit der erste Kampf regulärer Flotten gegeneinander. In dem unmittelbar vorhergehenden nordamerikanischen Sezessionskriege hatten sich Improvisationen gegenübergestanden. Selbst die Admirale waren gewissermaßen improvisiert gewesen, womit ihre Leistungen nicht herabgesetzt werden sollen, am wenigsten die des heldenmütigen Farragut. Admiral v. Tegetthoff, der Held von Lissa, errang seinen Sieg über den überlegenen Gegner durch außerordentliche Entschlossenheit und Kühnheit. Das war nur möglich, weil er nicht nur ein kenntnisreicher und praktisch erprobter Seeoffizier und trefflicher Organisator war, sondern auch die hervorragendsten Charaktereigenschaften

*) Blume, a. a. O., S. 107/108.

**) Frhr. v. Freytag-Loringhoven, Die Macht der Persönlichkeit im Kriege, S. 108.

besaß, im besonderen Geistesgegenwart und Kaltblütigkeit Der Einfluß seiner edlen Natur auf seine Untergebenen war groß. Er war noch im Vollbesitze seiner Kräfte — damals nicht voll 39 Jahre alt. „Kaum ist in einer anderen Schlacht und in einem anderen Seekriege dem Ganzen das Gepräge so durch einen Mann aufgedrückt gewesen wie hier durch Tegetthoff.“*)

Was nun die Gegner Deutschlands im Kriege 1870/71 betrifft, so können wir den kenntnisreichen Epigonen des großen Napoleon außer Betracht lassen, weil er ausgesprochen passiv, persönlich einen zu geringen Einfluß auf die Heeresleitung auszuüben vermochte, von der er dann später formell zurücktrat. An Stelle einer Wiederholung der bekannten Beurteilung seiner vielgeschmähten Generale mag ein Wort über die Zivilstrategen der Republik gestattet sein: Gambetta und Freycinet. Ihre Leistungen waren die hochgebildeter und begabter Dilettanten. Vaterlandsliebe und Pflichtgefühl befähigte sie zu großen organisatorischen Leistungen. Die Kriegführung aber mit dem improvisierten Volksheere unter einer Oberleitung ohne Fachkenntnisse vermochte die Entscheidung nur zu verzögern, was nicht im Interesse des Landes lag — trotzdem war dieser zähe Kampf vom Standpunkte der Ehre und des vaterländischen Gedankens das Richtige.

Wir machen abermals einen großen Sprung — bis zum russisch-japanischen Kriege, nur um kurz anzudeuten, was in unzähligen neueren Schriften gesagt worden ist. Kuropatkin, moralisch vorwurfsfrei, fein gebildet, ein Kenner der Kriegsgeschichte, bekannt als Kritiker des russisch-türkischen Krieges 1877/78,**) versagt trotz großer praktischer Kriegserfahrung, weil er über dem Wägen nicht zum Wagen kommt, weil er zu viel vorausbestimmt, nichts konsequent durchführt, fortwährend in den Bereich der Unterführer eingreift, und weil ihm der offensive Gedanke und die Verantwortungsfreudigkeit mangeln. Nicht an Erkenntnis fehlt es ihm, er übt nicht selten treffende Selbstkritik, es sind vornehmlich Mängel in der Charakterveranlagung — und ähnlich steht es um seine Unterführer.***) Auf der anderen Seite der alte Marschall Oyama, auf ganz sicheren Füßen stehend, unerschütterlich ruhig, fest entschlossen, kriegserfahren in hoher Führerstellung. Bescheiden will er zurücktreten und dem jüngeren Kodama den Oberbefehl lassen, aber er bekommt diesen zum Generalstabschef. Kodama, eine faszinierende Persönlichkeit, lebhaften Geistes, aus der verschlossenen Art des Japaners heraustretend, feurig, kühn und entschlossen, als Schüler Meckels ganz durchdrungen von dem Wesen Moltkescher Kriegführung, bildet eine wunderbare Ergänzung zu Oyama, der gleichfalls die moderne Truppenführung beherrscht. Hingebung an ihren Herrscher, Vaterlandsliebe, Selbstdisziplin und Pflichtgefühl binden beide, und es ist wohl nicht nur eine Folge japanischer Geheimhaltung, daß man niemals von einem Zerwürfnis gehört hat; — auch alle Unterführer sind auf denselben Ton gestimmt: rückhaltlose Hingabe an die Sache. Da ist es kein Wunder, daß der Sieg an die Fahne der aufgehenden Sonne gefesselt wird, mag die Kritik auch operative und taktische Fehler entdecken oder der Kriegführung den originellen Gedanken absprechen.

*) Stenzel, V., S. 178.

**) Kritische Rückblicke auf den russisch-türkischen Krieg 1877/78. Nach Aufsätzen von Kuropatkin bearbeitet von Krahmer, Berlin 1885 bis 1890.

***) Vgl. Frhr. v. Tettau, Kuropatkin und seine Unterführer, Berlin 1913.

Auch zur See stehen sehr verschiedenartige Persönlichkeiten einander gegenüber: Mit dem Tode des Admirals Makarow hatte die Aktivität der russischen Port Arthur-Flotte aufgehört, auch ihre Reste schwanden hin. Mit Recht hatte Kuropatkin in sein Tagebuch geschrieben, der begabte, autoritätvolle und energische Admiral werde schwer zu ersetzen sein.*) Erst mit dem Eintreffen neuer Streitkräfte aus Europa, die Rojestwenski unter den größten Schwierigkeiten herangeführt hatte — an sich eine Tat —, konnte wieder von einem Kampfe um die Seeherrschaft die Rede sein. „Admiral Rojestwenski hatte immerhin Grund, den Gefechtswert seines Verbandes nicht sehr hoch einzuschätzen. Es fehlte jede solide Friedensausbildung; auch unter den Offizieren befanden sich viele mangelhafte und sogar schlechte Elemente; die Mannszucht begann . . . bedenklich zu weichen und mit ihr die Zuversicht der Besatzungen. Der Admiral selbst war ein schwerblütiger Mann, der wohl in heroischer Standhaftigkeit viel Schweres auf sich nahm, aber die Last auch schwer trug. Der japanische Führer hingegen wurde getragen von eigener Kriegserfahrung, von der Begeisterung seiner siegreichen Leute und der Gewißheit, leidlich, vielfach sogar gut durchgebildete Streitkräfte von höchster Zuverlässigkeit zu befehligen. So war Admiral Togo in jeder Weise im Vorteil."**) Vielleicht war Rojestwenski seinem japanischen Gegner an wissenschaftlicher Bildung überlegen, an Tapferkeit gewiß gleich, aber die für ihn unendlich ungünstigen Vorbedingungen konnten nur durch ungewöhnliche, auf volles Selbstvertrauen gegründete Energie und Kühnheit allenfalls ausgeglichen werden. Lähmender russischer Pessimismus, die schlimmste Mitgift für einen Führer, beherrschte den Admiral — tapfer, aber ohne einen Schimmer von Hoffnung ging er in die Schlacht. So war er zum Unterliegen vorherbestimmt. Operative und taktische Fehler, von denen die Kritik auch Togo nicht freispricht, wirkten mit, waren aber doch nicht das Entscheidende. Togo, den man so gern als Admiral nur mittlerer Güte hinstellt, war doch ein ganzer Mann in des Wortes bestem Sinne, kampffreudig und von keinerlei belastenden Empfindungen angekränkelt — ein Mann der Tat.

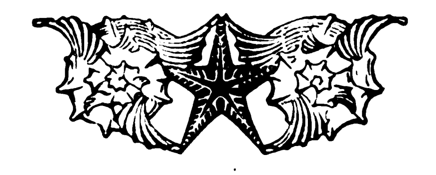
Die hiermit abschließende Aufreihung andeutungsweise skizzierter Persönlichkeiten konnte und wollte nicht vollständig sein. Indessen dürfte sie genügen, um eine Schlußfolgerung zu ziehen: Die unerläßliche Grundlage für die Befähigung zum Führer bilden die Charaktereigenschaften. Sie lassen sich nicht anerziehen, aber auf ihre Entwicklung kann durch planmäßige Erziehung eingewirkt werden. Diese wird erleichtert durch Wahl der für das Offizierkorps bestimmten Elemente aus Kreisen und Familien, die eine gewisse Gewähr dafür bieten, daß diesem Gesichtspunkte von vornherein Rechnung getragen wurde. Wie weit der Einzelne sich für einen weiteren Wirkungskreis eignet, wird dann in erster Linie von seiner Begabung abhängen, aber nicht immer stützt sich der Genius auf festen Willen und auf moralische Grundlage — und dann wird er mitten im hohen Fluge versagen. Dem Fluge wird der Verstand der Kompaß sein, der aber der Regelung bedarf durch gründlichstes Fachwissen, nicht zu verwechseln mit Gelehrsamkeit, die nur besonders kräftige Naturen verarbeiten können, ohne in der brutalen Praxis des Krieges Schaden zu nehmen. Das Fachwissen

*) Frhr. v. Maltzahn, Der Seekrieg zwischen Rußland und Japan, I., Berlin 1912, S. 227.
**) G. v. Janson, Tsuschima, 3. und 4. Beiheft zum Militär-Wochenblatt 1913.



erlernt sich leichter und wird zutreffender angewendet mit geschultem als mit rohem Verstande; darin liegt der Wert gründlicher und verständiger allgemeinwissenschaftlicher Vorbildung, die auch für das volle Verständnis des unlösbaren Zusammenhanges der militärischen Berufstätigkeit mit dem gesamten staatlichen und sozialen Leben unerläßlich ist. Es heißt demnach nicht „Wissen oder Können", sondern „Können auf der Grundlage des Wissens", immer unter der Voraussetzung, daß die Bedeutung der Charaktereigenschaften die erste Stelle behält. In Fällen, in denen das „oder" doch eine Rolle spielt, liegt die Minderwertigkeit des rein theoretischen Wissens gegenüber dem rohen Können für den Soldaten auf der Hand; ein Mann mit „reiner" Theorie kann als Führer nur verhängnisvoll sein.

Unser letzter großer Feldzug wurde vor 43 Jahren beendet. Nur einzelne Mitkämpfer sind noch vorhanden. Wir besitzen jüngere Offiziere, die den Krieg kennen gelernt haben, indessen zumeist nur im Kampfe mit unzivilisierten Völkern. Wie der große Krieg der Massenheere, die regelrechte Seeschlacht mit ebenbürtigen modernsten Streitmitteln verlaufen wird, hat überhaupt noch niemand erfahren; wir vermögen uns davon nur durch Studium und Überlegung eine Vorstellung zu machen und auf den bekannten dafür möglichen Wegen uns, wenn auch nur unzureichend, darauf vorzubereiten. Möge ein künftiger Feldzug unsere Führer und unser Offizierkorps nicht schlechter finden, als sie bei Ausbruch des letzten Krieges nach halbhundertjährigem Frieden waren — Männer auf dem rechten Platze, verantwortungsfreudig und tatenlustig, vom jungen Offizier, der, wie Graf Zeppelin, mit seiner Patrouille kühn ins feindliche Land reitet, und dem Kommandanten eines kleinen Kriegschiffes, der, wie der damalige Kapitänleutnant Knorr, im fremden Hafen den stärkeren Gegner zum Kampf herausfordert, bis zu den Leitern der großen Operationen zu Lande und zu Wasser!



Die XV. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Zweiter Tag.

Die Verhandlungen des zweiten Tages begannen mit einer geschäftlichen Sitzung, in der Jahresbericht und Abrechnung vorgelegt und dem Vorstande für das vergangene Rechnungsjahr Entlastung erteilt wurde. Nach Vornahme einiger Neuwahlen und Ablehnung eines von Professor Krainer gestellten Antrags, eine von ihm neu zu gründende technische Zeitschrift als Gesellschaftsorgan anzuerkennen, beschloß die Versammlung einstimmig, dem Vorsitzenden, Geheimen Regierungsrat Professor Dr. Jng. h. c. Busley, in Anerkennung seiner großen Verdienste um die Begründung, Organisation und Förderung der Schiffbautechnischen Gesellschaft anläßlich deren nunmehr fünfzehnjährigen Bestehens die Goldene Medaille zu verleihen. Der hierdurch Ausgezeichnete dankte in bewegten Worten, wies aber bescheiden darauf hin, daß vor allem das Jahrbuch die Gesellschaft zu der im In- und Auslande hochgeachteten Stellung geführt habe, die sie heute einnehme; das Jahrbuch aber verdanke sie ihren Mitgliedern, die in größter Uneigennützigkeit ihr Bestes geliefert hätten.

Nach Schluß der Geschäftssitzung berichtete zunächst Dr. Jng. W. Thele, Hamburg, über

„Das hamburgische Baggerwesen".

Nach einer Darstellung der primitiven Hilfsmittel, mit denen Hamburg noch im Anfange des vorigen Jahrhunderts die Entfernung von Untiefen aus dem Fahrwasser der Elbe anstrebte und unter denen die Baggerbeutel oder „Ketscher" eine Hauptrolle spielten, zeigte der Vortragende, wie Hand in Hand mit dem allgemeinen Aufschwung des hamburgischen Seehandels eine lebhafte Entwicklung auch des Baggerwesens auf der Unterelbe einsetzte. Schon Anfang der dreißiger Jahre entschloß sich der hamburgische Staat auf Grund eines von englischen Sachverständigen abgegebenen Gutachtens, zwei Dampfbagger zu beschaffen, die im großen und ganzen bereits die Form unserer heutigen Eimerbagger erhielten. Obwohl diese Bagger noch mit vielen Mängeln behaftet waren und die mit ihnen gemachten Erfahrungen keineswegs den gehegten Erwartungen entsprachen, boten sie doch Gelegenheit, sich mit dem maschinellen Betrieb vertraut zu machen und seine Eigenart kennen zu lernen. Mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt und dem um die Mitte des vorigen Jahrhunderts einsetzenden beispiellosen Aufschwunge der Technik überhaupt folgten aber schnell weitere Baggerbauten, da die beständig wachsenden Abmessungen der Schiffe immer weitergehende Vertiefung des Fahrwassers verlangten. Damit wurde nicht nur eine Steigerung der Zahl, sondern auch eine beträchtliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit zur Notwendigkeit. Ferner mußten Lösch- und Transporteinrichtungen geschaffen werden, um die gebaggerten Bodenmengen wegzuschaffen. Ursprünglich brachte man das Baggergut einfach mittels Handkarren aus den Schuten an Land, ein Verfahren, das sich bald als zu umständlich und teuer erwies. Auch die dann verwendeten

halbmechanischen Kranbrücken und Hängebahnen waren nicht imstande, die Bodenmassen zu bewältigen. Erst die um die Jahrhundertwende zur Benutzung gelangten „Schutensauger“ oder „Spüler“ vermochten den Anforderungen nach dieser Richtung hin voll zu genügen.

Der Vortragende ging hierauf dazu über, das moderne Baggerwesen des hamburgischen Staates, das hinsichtlich seines Umfangs zu den größten Unternehmungen dieser Art zu rechnen ist, in seinen Einzelheiten eingehend zu schildern. Mit Rücksicht auf die zu erfüllenden Aufgaben, zu denen nicht nur die Unterhaltung des durch ununterbrochene Sand- und Schlickablagerungen gefährdeten Fahrwassers, sondern auch eine hin und wieder durchzuführende Tieferlegung des ganzen Flußbodens gehört, sowie ferner im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse und besonders die Beschaffenheit der zu baggernden Bodensorten finden die Eimerbagger hauptsächlich Verwendung; sie stellen eine ziemlich ebene und glatte Flußsohle her, fördern das Baggergut in möglichst trockenem, wasserfreiem Zustande zutage und schaffen damit günstige Vorbedingungen auch für den Transport und die Unterbringung an Land. Diese Eimerbagger sind in ihrer jetzigen konstruktiven Durchbildung aller Einzelheiten zu einem hohen Grade der Vollkommenheit entwickelt; ihre Antriebsmaschinen arbeiten dank der auf Grund zahlreicher Erfahrungen getroffenen Einrichtungen, von denen Speisewasserfilter und -entlüfter sowie Dampfüberhitzung besondere Erwähnung fanden, nicht nur zuverlässig, sondern auch in befriedigendem Maße wirtschaftlich.

Neben den Eimerbaggern besitzt der hamburgische Staat für Sonderzwecke auch eine Anzahl Saugbagger, für die folgende Vorteile anzuführen sind: Ihre Betriebsweise ist einfacher, da sie mit eigenem Laderaum ausgerüstet sind, also Schuten und Schleppdampfer zum Transport des Baggerguts entbehrlich machen. Sie sind ferner seefähiger als die Eimerbagger und können noch bei einer Witterung benutzt werden, bei der letztere bereits den Betrieb einzustellen gezwungen sind. Ihre Wirkungsweise beruht darauf, daß eine Saugpumpe imstande ist, stark mit Schlamm, Sand oder Steinen verunreinigtes Wasser anzusaugen und weiterzufördern. Die Pumpe drückt das angesaugte Gemisch, das bis zu 50 v. H. feste Bestandteile enthalten darf, nach dem Laderaum des Baggers, wo die festen Teile sich absetzen, während bei entsprechender Füllung dieses Raumes der wässerige Bestandteil über den oben offenen Rand abläuft. Schwierigkeiten bereiten bei dieser Anordnung in erster Linie, wie leicht verständlich ist, die Pumpen, die natürlich als Kreiselpumpen ausgebildet sind. Hierfür sind mehrere Konstruktionen in Anwendung, die zwar den Anforderungen im allgemeinen gerecht werden, jedoch — zumal wenn die Arbeitsflüssigkeit Steine und scharfen Sand enthält — ziemlich starkem Verschleiß unterliegen. Eine Bauart, die eine bequeme Auswechselbarkeit der durch das Baggergut angegriffenen inneren Gehäuseteile, Schutzplatten usw. gestattet, ist daher als praktisch und betriebstechnisch vorteilhaft anzusehen, selbst wenn ihr hydraulischer Wirkungsgrad nicht ganz die sonst bei derartigen Kreiselpumpen übliche Höhe erreicht.

Für Baggerungen, die nicht im eigentlichen Stromgebiet der Elbe, sondern in den Hafenanlagen ausgeführt werden müssen, finden kleinere Eimerbagger, Greifbagger und Drehewer Verwendung. Letztere sind besonders da nicht zu entbehren, wo es sich um Entfernung geringer Bodenmengen an schwer zugänglichen Stellen handelt.

Die Zwecke des Baggerwesens im hamburgischen Staate werden zur Zeit von nicht weniger als 20 Schwimmbaggern, 7 Schutensaugern, 4 Schutenentleerern und einer großen Anzahl anderer Geräte erfüllt, im ganzen rund 300 Fahrzeugen, zu denen noch etwa 30 bis 40 gemietete Schleppdampfer hinzukommen. Hierunter befinden sich nicht nur die für die Baggerungen selbst in Betracht kommenden Einrichtungen, sondern auch die zum Transport der Baggererde dienenden, auf die der Vortragende nunmehr überging.

Außer den Saugbaggern und Drehewern, die eigenen Laderaum besitzen, schütten sämtliche Bagger das Fördergut in Schuten, die, längsseit oder auch hinter ihnen festgemacht, nach Füllung mit Hilfe eines Schleppdampfers nach der Löschstelle gebracht und dort entladen werden. Einzelne von diesen sind als sogenannte Klappschuten ausgebildet, d. h. ihr Inhalt wird an der Löschstelle einfach dadurch entleert, daß man die im Boden angebrachten Klappen öffnet. Es liegt auf der Hand, daß dieses den Vorzug der Billigkeit und Einfachheit besitzende Verfahren im Elbgebiete nur in beschränktem Maße verwendet werden kann. Voraussetzung dafür ist das Vorhandensein geeigneter Löschstellen nahe der Baggerstelle außerhalb des Fahrwassers; hindernd sind vor allem strombautechnische Gründe, die sich selbst in dem ausgedehnten Mündungsgebiete der Elbe bereits geltend machen. Bei der hochgesteigerten Wirtschaftlichkeit der modernen Löschapparate ist überdies der Vorteil, den die Klappschuten hinsichtlich der Kostenfrage bringen, nicht mehr allzu hoch zu veranschlagen.

Zum Transport der Schuten dienen, wie schon erwähnt, Schleppdampfer, von denen der hamburgische Staat selbst eine Anzahl — meist auch noch für andere Zwecke eingerichtete — besitzt, deren größere Zahl jedoch von Privatunternehmern im Bedarfsfalle gemietet wird.

An der Löschstelle, die aus Ersparnisgründen möglichst nahe an der Baggerstelle liegen muß, treten nun die Schutensauger und Schutenentleerer in Tätigkeit. Das Arbeitsprinzip der ersteren ist demjenigen der Saugbagger nahe verwandt. Auch hier wird eine Zentrifugalförderpumpe benutzt, die das Baggergut aus der längsseit gebrachten Schute absaugt und durch eine oft viele hundert Meter lange Rohrleitung an Land drückt. Da der Schuteninhalt an sich zu trocken ist, so muß ihm vor Beginn und während des Saugens durch einen kräftigen Wasserstrahl erst der nötige Flüssigkeitsgrad gegeben werden. An Land wird das zur Aufnahme des Baggerbodens bestimmte Gelände gewöhnlich allseitig mit einem Deich umgeben, und in das so geschaffene Becken wird nun der flüssig gemachte Schuteninhalt hineingepumpt. Die festen Bestandteile setzen sich bald unten ab, das darüber sich ansammelnde Wasser dagegen wird durch eine möglichst weit von der Mündung des Druckrohrs entfernt angeordnete Deichöffnung wieder nach der Elbe abgelassen.

Die für dies Verfahren benötigten Deiche werden aus trockenem Sande geschüttet und zu ihrer Erhaltung in geeigneter Weise geschützt. Wo die Deiche sich an der Elbe oder an Elbkanälen entlangziehen, werden sie mit Hilfe der Schutenentleerer hergestellt, das sind Geräte, die einen ganz neuen Typ darstellen; ihre Bauart ist ganz auf die besonderen örtlichen Verhältnisse an der Unterelbe zugeschnitten. Die Schutenentleerer bilden die Kombination eines Becherwerks mit einer seitlich angehängten horizontalen Transportvorrichtung, die aus einem 51,5 m langen Ausleger

besteht. Über die ganze Länge des Auslegers läuft zu beiden Seiten je eine Schiene, die als Fahrbahn für die Laufkatze je eines hängend ausgeführten Kippwagens dient; dessen Fahrbewegung wird mittels maschinell betriebenen Seilzuges bewerkstelligt. Das Becherwerk füllt durch seine horizontal drehbare Schüttrinne die Kippwagen; diese werden auf dem Ausleger bis an die Löschstelle befördert und dort durch Auslösen einer Arretiervorrichtung gekippt. Nach dem Entleeren kippt der Wagen selbsttätig zurück. Während der eine der beiden Wagen gefüllt wird, befindet sich der andere auf dem Transport. Letzterer ist so rechtzeitig wieder zurück, daß das Löschverfahren keine Unterbrechung erleidet; die Schüttrinne braucht nur abwechselnd über den einen und dann den anderen Wagen gehalten zu werden. Der große Vorteil dieser Einrichtung besteht darin, daß es mit ihr möglich ist, beliebig gestaltete Querschnittsprofile der Deiche herzustellen, weil die Kippwagen an jeder beliebigen Stelle des Auslegers entleert werden können. Das ist besonders wichtig deshalb, weil die an der Elbe entlang zu führenden Deiche sehr flache Böschungen und daher große Breite erfordern.

Bei Löscharbeiten, deren Ausführung durch Schutenentleerer nicht möglich ist, kommt ein Verfahren mit „Hängebahnen" zur Anwendung. Zur Beförderung des Baggerguts dienen hierbei „Hängebahnwagen", die in die Schute herabgelassen und dort von Hand gefüllt werden. Danach werden sie in die Höhe gewunden, in das auf Holzböcken montierte Gleis eingehängt und von Hand oder durch Seiltrieb weitergefördert. Das Verfahren ist jedoch ziemlich langwierig, erfordert viel Bedienungspersonal und wird daher auch teuer.

Von den Dampffahrzeugen, die im Besitze des hamburgischen Staats sind, nannte Dr. Jng Thele noch einzelne, die sich durch Eigenart der Konstruktion oder durch Einrichtungen besonderer Art auszeichnen. Für Peilzwecke ist es nötig, die Schlingerbewegungen des Schiffes möglichst zu dämpfen. Der Peildampfer „Schaarhorn" ist deshalb mit einem Schlickschen Schiffskreisel ausgerüstet worden, der sich gut bewährt hat. Schwingungen des Schiffes bis zu 10° konnten damit bis auf den dritten Teil ihrer Amplitude gedämpft werden. Für neuere Dampfbarkassen ist ein engrohriger Wasserrohrkessel konstruiert worden, der vor den bisher benutzten Lokomotiv- und Zylinderkesseln den Vorteil erheblicher Raumersparnis hat und sich sehr leicht reinigen läßt.

Zur Reparatur und Instandhaltung der zahlreichen zum Baggereibetriebe gehörigen Fahrzeuge und Geräte besitzt der hamburgische Staat eine eigens hierfür eingerichtete Staatswerft, die im Winter während der Hauptreparaturperiode etwa 180 bis 190 Arbeiter beschäftigt und mit allen modernen Anforderungen entsprechenden Werkstattseinrichtungen versehen ist. Ein ausgedehntes Materiallager ist ebenfalls vorhanden. Die Zahl der im hamburgischen Baggereibetrieb beschäftigten Personen beträgt während der Hauptarbeitszeit über 1000; sie hat sich trotz der erheblich gesteigerten Leistungsfähigkeit gegen frühere Jahre nicht vergrößert, weil die Verbesserung der Betriebsmittel, insbesondere die Einführung der Schutensauger und Schutenentleerer, menschliche Arbeitskräfte spart.

Der Vortragende schloß seine interessanten Ausführungen mit einem Ausblick auf die künftig vom Baggerwesen zu erfüllenden Aufgaben. Hierbei spielt eine Hauptrolle die Fortschaffung und Unterbringung der gebaggerten Bodenmassen an Land,

weil die Entfernung der Stellen, an denen das Fördergut aufgespeichert werden kann, von den Baggerstellen immer mehr zunimmt. Infolgedessen wachsen mit der Zeit auch die Transportkosten wesentlich. Die wichtigste Zukunftsaufgabe sieht Dr. Ing. Thele daher darin, die technischen Mittel zu schaffen, die einen billigeren Transport des Baggergutes nach dem Löschplatz ermöglichen. Falls es gelingt, billige und völlig betriebssichere Dieselmotortypen für diesen Zweck zu bauen, dürfte sich dem Dieselmotor auch im Baggereiwesen ein weites Feld eröffnen. Zweifellos wird man dann den Transport der Schuten durch Schleppdampfer aufgeben und die Schuten selbst mit dieselmotorischem Eigenantrieb versehen.

Eine Diskussion über den Vortrag fand nicht statt.

An zweiter Stelle sprach der Direktor der Telefunken-Gesellschaft H. **Bredow**, Berlin, über:

„Der funkentelegraphische Betrieb auf dem Dampfer Imperator."

In den letzten Jahren hat die deutsche Funkentelegraphie weiter große Fortschritte gemacht. Bereits Anfang dieses Jahres ist es mit noch unfertigen Stationen gelungen, drahtlose Telegramme von Nauen aus direkt nach der afrikanischen Kolonie Togo zu senden; dieser Erfolg ist nicht gering zu veranschlagen, wenn man bedenkt, daß die Entfernung 5200 km beträgt und das zwischenliegende Gelände große Schwierigkeiten bietet. Schon 1914 ist die Eröffnung der Linie Nauen—Togo—Südwestafrika zu erwarten, und 1915 wird auch der Anschluß von Ostafrika voraussichtlich erreicht sein. Ebenso ist man eifrig beschäftigt, auch die deutsche Südsee dem Mutterlande funkentelegraphisch näher zu bringen; schon jetzt ist eine Verbindung Yap—Nauen (3400 km) fertig, und der Anschluß nach Samoa und Neu-Guinea ist seiner Vollendung nahe. Endlich hat sich auch die internationale Funkentelegraphie erheblich entwickelt; haben sich doch in einem Zeitraume von nur 2 Jahren die Zahl der Küsten- wie auch die der Bordstationen wesentlich mehr als verdoppelt! Dabei ist die Betriebssicherheit der drahtlosen Stationen von Jahr zu Jahr vergrößert worden, und besonders die „Titanic"-Katastrophe hat nach dieser Richtung hin außerordentlich fördernd gewirkt. Dieses Unglück, das in die Bauzeit des Dampfers „Imperator" der Hamburg-Amerika-Linie fiel, hat auch die Veranlassung dazu gegeben, alle nur irgend möglichen Vorkehrungen zu treffen, um auch den größten Anforderungen zu genügen und das Sicherheitsgefühl der Passagiere zu erhöhen. Es ist interessant, die von der Reederei an die Telefunken-Gesellschaft gestellten Bedingungen in ihren Hauptpunkten kennen zu lernen, um die Größe der erzielten Leistung richtig beurteilen zu können. Die wesentlichsten Forderungen lauteten wie folgt:

1. Die Station soll den zu erwartenden Verkehr mit Leichtigkeit bewältigen können.
2. Sie soll während der ganzen Überfahrt täglich Presse- und Privattelegramme direkt vom Land aufnehmen können.
3. Sie soll alle anderen Schiffe an Sendereichweite übertreffen.
4. Sie soll — außer mit den internationalen Verkehrswellen von 300 und 600 m — auch mit der neuerdings zugelassenen Welle von 1800 m ausgerüstet sein und damit möglichst lange in unmittelbarer Wechselverbindung mit Deutschland bleiben.



5. Es soll möglich sein, während der Aufnahme der mit sehr langer Welle gegebenen Pressetelegramme gleichzeitig Anrufe und Notsignale aufzunehmen, ferner
6. auch während des Absendens von Telegrammen Notsignale von anderen Schiffen zu hören.
7. Besonderes Gewicht ist auf Durchbildung der Notanlage zu legen, und zwar:
   a) durch Herabfallen der Hauptantenne darf die Station nicht außer Betrieb kommen;
   b) sie muß selbst dann in Betrieb bleiben, wenn ein Mast bricht;
   c) der Sender muß doppelte Reserve erhalten, und der Verkehr muß selbst dann aufrecht erhalten werden können, wenn außer der Hauptmaschine auch die Reservebeleuchtungsmaschine versagt.

Diese außerordentlich schwierige Aufgabe ist von der Telefunken-Gesellschaft zur vollsten Zufriedenheit gelöst worden, und die „Imperator"-Station ist damit die größte und leistungsfähigste Station, die an Bord eines Handelsschiffs vorhanden ist.

Für die Unterbringung der Apparate sowie als Wohn- und Betriebsräume stehen auf dem obersten Deck sechs Räume zur Verfügung, deren Anordnung und Einrichtung der Vortragende ausführlich schilderte und im Lichtbilde zeigte. Zwei Empfangs- und drei Senderanlagen sind vorhanden, die sich auf eine große, eine kleine und eine Notstation verteilen. Die Antennenanlage ist dreifach; die etwa 64 m über dem Wasserspiegel befindlichen vier Drähte der Hauptantenne sind je 170 m lang. Diese Hauptantenne dient vornehmlich dem 1800 km-Verkehr auf große Reichweiten und für den Empfang der Pressenachrichten; die beiden andern, unabhängig von ihr arbeitenden Antennen sind bei Ausübung des normalen Telegraphenverkehrs in Verbindung mit der kleinen oder auch mit der Notstation. Die Sendeanlage besteht aus dem Großstationssender für Leistungen von 1500/3000 km, dem Kleinstationssender für Leistungen von 600/1200 km und dem Notsender, dessen Leistung 200/400 km beträgt. Bei Betriebsstörung eines der Sender ist doppelte Reserve vorhanden Falls die Hauptlichtmaschine des Schiffs außer Betrieb kommt, kann die Funkenstation von der Notbeleuchtungsanlage Strom erhalten; sollte auch diese versagen, so bekommt sie ihn aus einer in der Station selbst untergebrachten Akkumulatorenbatterie. Eine Zwischenhöreinrichtung gestattet, während des Sendens in den kleinen Pausen zwischen den einzelnen Sendezeichen Signale der korrespondierenden Station zu empfangen, wodurch es möglich ist, dringende, z. B. Not-Telegramme zu bevorzugen, Telegrammwiederholung, Energie- und Wellenwechsel vorzunehmen u. dgl. m. Das hat sowohl für die Sicherheit des Schiffes als auch für die Beschleunigung des gesamten Telegrammverkehrs große Bedeutung. Nur dadurch war es auch angängig, während der ersten fünf Reisen des „Imperator" rund 172 000 Wörter zu bewältigen, eine Zahl, die von irgendeinem andern Schiffe sobald nicht erreicht werden wird.

Auf der ganzen Reise zwischen Europa und Amerika ist der Dampfer entweder mit Land in wechselseitiger Verbindung, oder er kann wenigstens von Land Depeschen erhalten. Außerdem hat er ständig mit anderen Schiffen Fühlung. Die neuesten Pressenachrichten, die der Passagier schon frühmorgens in einer „Bordzeitung" vorfindet, werden nachts entweder von der Reichspoststation Norddeich bei Emden oder

von der Telefunkenstation Sayville auf Long-Island direkt nach dem Schiffe übermittelt. Erstgenannte Station liefert bei der Ausfahrt die Nachrichten bis zur Nacht vom 3. zum 4. Reisetage; die nächste Nacht bringt Verbindung nach beiden Erdteilen, und von da ab wird die Presse ausschließlich von Sayville empfangen.

Die Diskussion wurde von dem Kontreadmiral a. D. Emsmann, jetzt Direktor der Hochfrequenzmaschinen-Aktiengesellschaft für drahtlose Telegraphie, eröffnet, der es sich zur Aufgabe gestellt hatte, weitere Angaben über die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie zu machen. Nach seiner Ansicht genüge die „Imperator"-Anlage noch keineswegs allen Ansprüchen. Sicherlich sei sie nach heutigen Begriffen vorzüglich, doch werde stets das Gute vom Besseren verdrängt. Er als Seemann verlange ebenso wie der Passagier an Bord, daß die Anlage zugleich telephoniere, daß er jederzeit mit jeder beliebigen Telephonnummer irgendeiner Stadt telephonisch verbunden werden könne. „Das Ideale ist, daß jedes Fahrzeug, das den Hafen verläßt, dauernd an der drahtlosen Strippe hängt, und, meine Herren, Sie werden es erleben." Denn schon heute sind dank den Arbeiten der A. E. G. und der Firma Lorenz, Berlin, nach dieser Richtung hin bedeutende Erfolge erzielt worden. Auch Telefunken bemühe sich um diese Frage, und zwischen Nauen und unseren Kriegschiffen sei bereits drahtlos telephoniert worden. Um das zu erreichen, müsse aber mit dem auf „Imperator" verwirklichten System gebrochen werden; man müsse vielmehr auf das System der ungedämpften, auf maschinellem Wege erzeugten Wellen übergehen. Der erste, der Wellen auf diese Weise erzeugte, war Dr. Rudolf Goldschmidt, dessen Patente ursprünglich Telefunken angeboten wurden. Als diese Gesellschaft sich ablehnend verhielt, ging die Firma C. Lorenz auf die Sache ein. Auf eine Vorführung vor Sr. Königlichen Hoheit dem Prinzen Heinrich von Preußen folgte sehr schnell ein Vortrag vor Sr. Majestät dem Kaiser; bald darauf wurde die jetzt vom Redner vertretene Gesellschaft begründet.

Für die praktische Anwendung des neuen Systems seien bei Neustadt in Hannover und bei Tuckerton im Staate New Jersey Großstationen errichtet worden, die Masten von 250 m Höhe besitzen. Anfang Juli 1913 wurde auf 6500 km Entfernung bei Tage drahtlose Verbindung zwischen den beiden Stationen hergestellt. Dabei ist zu bedenken, daß auf der weiten Strecke zwischen Hannover und New Jersey stets Gewitter vorhanden sind. Trotz dieses außerordentlich störenden Einflusses sei die drahtlose Meldung drüben als reiner musikalischer Ton eingetroffen. Jetzt sei man bereits so weit, Botschaften zu übermitteln. Am 27. Oktober 1913 sei — wiederum bei Tage — die erste zusammenhängende drahtlose Depesche von Deutschland nach Amerika gesandt worden. Das als Bestätigung zurückgeschickte Kabelgramm habe gezeigt, daß der Wortlaut vollkommen richtig verstanden worden sei.

Die deutsche Antenne bestehe aus 64 Drähten und sei über 2 km lang, die in Amerika habe sogar eine Länge von mehr als 3 km. Unter diesen Umständen scheine es ihm zweifelhaft, ob die Behauptung des Direktors Bredow, daß die Nauener Telefunkenstation die größte Antenne der Welt besitze, zutreffend ist.

Direktor Bredow erwiderte hierauf, daß er an eine Verdrängung der drahtlosen Telegraphie an Bord durch die drahtlose Telephonie nicht glaube. Zunächst sei die telephonische Verständigung an Bord eines Schiffes, das alle möglichen Sprach-

gebiete durchfahre, kaum möglich; sein Vorredner möchte sich in Berlin nur einmal mit einem Japaner oder Chinesen telephonisch unterhalten, dann werde er die großen Schwierigkeiten sofort einsehen. Dazu komme, daß man drahtlos nur entweder sprechen oder hören könne, nicht aber, wie bei der Drahttelephonie, beides zugleich. Das erhöhe die Schwierigkeiten einer Verständigung noch ganz außerordentlich.

Telefunken habe bereits im Jahre 1907 dem Staatssekretär des Reichspostamts Kraetke drahtlose Telephonie auf 75 km Entfernung vorgeführt. Auch andere als Goldschmidt hätten schon vor Jahren Hochfrequenzmaschinen gebaut; Marconi benutze eine solche, Telefunken gleichfalls. Im übrigen habe Telefunken nicht nur ein, sondern schon sehr viele Telegramme drahtlos direkt nach Amerika gesandt. Nauen habe zur Zeit 5 Türme von je 125 m Höhe, ein weiterer Turm mit 250 m Höhe sei im Bau begriffen. Außerdem sei aber in Nauen noch ein ganzer Wald von Türmen mit etwa 60 m Höhe vorhanden; die von ihm über die Antennenanlage in Nauen aufgestellte Behauptung sei also durchaus zutreffend.

Nach den üblichen Dankesworten des Vorsitzenden schloß sich unmittelbar der Vortrag des Professors Dr. Jng. Gümbel, Charlottenburg, über:

„Das Problem des Schraubenpropellers"

an. Der Vortragende hatte seine Untersuchungen auf diesem viel umstrittenen und noch immer nicht völlig geklärten Gebiete in einer umfangreichen Druckschrift zusammengefaßt, die den Mitgliedern der Schiffbautechnischen Gesellschaft vorlag und die genauen Unterlagen für die vom Verfasser zur Lösung des Problems angestellten Überlegungen und Schlüsse enthielt. In den mündlichen Ausführungen beschränkte sich Professor Gümbel darauf, den Kern dieser Überlegungen hervorzuheben, den Hörern einen Überblick über seine Betrachtungsweise zu geben und an einem Beispiel den Weg zu zeigen, der praktisch aus den im wesentlichen theoretischen Untersuchungen zu folgern ist und der die rechnerische und zeichnerische Bestimmung der für den Einzelfall günstigsten Schraubenabmessungen und Schraubenformen zum Endziele hat.

Nach der Auffassung des Professors Gümbel läßt sich der Schraubenpropeller als die Umkehrung einer Wasserturbine ansehen. Diese Auffassung gestattet für ein Flügelelement die sofortige Aufstellung der mathematischen Grundgleichung des Problems, die alles zeigt, was zum Verständnis der Propellerwirkung von Bedeutung ist. Aus ihr ist zu schließen, daß es hauptsächlich auf die Richtungs- und Geschwindigkeitsänderung der Flüssigkeit durch die Schraube, nicht aber auf die Steigung der Druckseite des Flügelblatts, die Gestalt des Flügelquerschnitts und die Flügelzahl ankommt. Die Gleichung gibt ferner an, daß die von der Antriebsmaschine aufgewendete Dreharbeit

1. zur Erzeugung der Nutzschubarbeit,
2. zur Übertragung der absoluten Propellergeschwindigkeit an die Flüssigkeit,
3. zur Deckung der beim Durchströmen der Flüssigkeit durch die Schraube auftretenden Verluste

verwendet wird. Hierbei ist aber ein grundsätzlicher Unterschied in der Arbeitsweise einer Wasserturbine und eines Propellers nicht außer acht zu lassen, nämlich der,

daß bei ersterer die Ablenkung und Verzögerung des Flüssigkeitsstrahls an der konkaven Seite der Schaufel unter Druckerzeugung erfolgt, bei letzterem dagegen die Ablenkung und Beschleunigung des Flüssigkeitsstrahls an der konvexen Schaufelseite unter Saugwirkung vor sich geht. In dieser Saugwirkung ist im wesentlichen die Schraubenwirkung überhaupt begründet. Weiterhin ist aus den Betrachtungen der Schluß zu ziehen, daß der Slip um so geringer gewählt werden muß, je größer die Schiffsgeschwindigkeit ist, wenn Hohlraumbildung (Kavitation) vermieden werden soll. Auch die Gestalt des Schraubenstrahls läßt sich bei der von Professor Gümbel gewählten Betrachtungsweise mit ausreichender Genauigkeit verfolgen.

Aus der vorerwähnten Grundformel ist zu erkennen, daß die Schraubenwirkung abhängig ist von der Richtung des austretenden Schraubenstrahls, die ihrerseits durch die Mittellinie der von zwei benachbarten Flügelquerschnitten gebildeten Düse bestimmt ist. Hieraus wiederum ist der Schluß zu ziehen, daß die an der Schraube angreifenden Kräfte von dem Verhältnis der Flügeldicke zur Blattbreite abhängen, weil der Zuschärfungswinkel des Flügelblattes durch dieses Verhältnis charakterisiert ist. Das Flächenverhältnis ist in dieser Beziehung nur von sehr geringem Einfluß.

Neben der Richtung des austretenden Schraubenstrahls spielt hinsichtlich der Schraubenwirkung auch die Änderung der Relativgeschwindigkeit des Strahles eine wesentliche Rolle. Diese Änderung gibt ein Bild von den Arbeitsverlusten, die durch innere Widerstände in der Schraube entstehen. Sie sind bedingt durch

1. die Oberflächenreibung des Flügelblattes,
2. den Ablenkungsverlust in der Schraube,
3. den Stoßverlust, der durch die Strahlkontraktion und die danach erfolgende Geschwindigkeitsabnahme begründet ist.

Die Kenntnis der Größe dieser Widerstände gestattet die Berechnung der Geschwindigkeitsabnahme des austretenden Strahls. Aus der Durchführung der entsprechenden Konstruktion für verschiedene Fortschrittsgeschwindigkeiten erkennt man, daß es zwei Fortschrittsgeschwindigkeiten geben muß, von denen die eine kleiner, die andere größer als die der achsialen Austrittsgeschwindigkeit des Schraubenstrahls entsprechende ist und bei deren erster keine Schubkraft, wohl aber ein Drehmoment, bei deren zweiter kein Drehmoment, wohl aber eine — negative — Schubkraft vorhanden ist.

Aus diesen Überlegungen heraus leitete nun der Vortragende die Regeln zur Konstruktion der jeweils zweckmäßigsten Flügelquerschnitte ab. Nach Festlegung der Umfangsgeschwindigkeit des betrachteten Flügelelementes, der achsialen Austrittsgeschwindigkeit und der Flügelzahl folgt aus der durch Festigkeitsrücksichten bestimmten Flügelquerschnittsdicke die maximale Relativ-Durchströmungsgeschwindigkeit. Die eintretende Hälfte der Saugseite ist so zu formen, daß bei keiner der vorkommenden Geschwindigkeiten Druck auf der Saugseite entstehen kann; für die eintretende Hälfte der Druckseite muß dagegen bei allen vorkommenden Geschwindigkeiten die Entstehung einer Saugwirkung ausgeschlossen sein. Für den übrigen Verlauf ist möglichst gleichmäßige Gestaltung der Düse maßgebend. Bei hoher Fortschrittsgeschwindigkeit muß der Zuschärfungswinkel an der Austrittskante möglichst gering gewählt werden. Durch

eine solche Formgebung wird zugleich erreicht, daß sich Saug- wie Druckseite des Flügelblatts maschinell bearbeiten lassen.

Die den bisherigen Betrachtungen zugrunde gelegte Hauptgleichung des Schraubenproblems gilt zunächst nur für ein Flügelelement; sie kann jedoch auf die Schraube selbst angewendet werden, wenn nur durch den Versuch Schub und Drehmoment für einen bestimmten Slip bekannt sind. Unter dieser Voraussetzung lassen sich bei Benutzung zweier von Professor Gümbel entwickelten Formeln für die „Schub"- und die „Drehmoment-Charakteristik" und zeichnerischer Verwertung der so errechneten Beträge ohne weiteres alle für die Konstruktion der Schraube maßgebenden Größen — besonders auch die Strömungsverhältnisse des Schraubenstrahles für jeden beliebigen Slip — entwickeln. Die damit gefundene Methode, die im einzelnen näher darzulegen im Rahmen eines Berichts nicht möglich ist, gibt dann ein Mittel an die Hand, Schrauben der verschiedensten Konstruktionen einwandfrei miteinander zu vergleichen; sie ist u. a. geeignet, für neue Erfindungen — z. B. den Wagnerschen Gegenpropeller — die zu erwartende Wirkungsgradverbesserung auf unzweideutige, von allen nur theoretischen Überlegungen freie Weise zu ermitteln, wodurch die gerade in bezug auf das Schraubenproblem ungemein zahlreichen und immer wiederkehrenden unfruchtbaren Erfinderdiskussionen für die Zukunft gegenstandslos werden dürften.

Die vom Vortragenden zunächst lediglich auf dem Wege theoretischer Erwägungen gewonnenen Anschauungen sind mit den aus tatsächlich durchgeführten Schraubenversuchen vorliegenden Erfahrungen verglichen worden und haben dadurch die Bestätigung für ihre Richtigkeit gefunden. Damit dürfte auch die praktische Brauchbarkeit der von Professor Gümbel angegebenen Methode zur Ermittlung der für den Einzelfall zweckmäßigsten Schraubenabmessungen als erwiesen anzusehen sein.

Während die gedruckte Abhandlung am Ende noch eine kritische geschichtliche Betrachtung des Schraubenproblems bringt, schloß der Vortragende seine Ausführungen damit, daß er die Nutzanwendung der theoretischen Untersuchungen auf die Berechnung eines Propellers für die bei einem bestimmten Schiff gegebenen Verhältnisse darlegte. Zunächst ist der effektive Slip anzunehmen, mit dem die Schraube arbeiten soll, wobei zu beachten ist, daß für sehr schnell fahrende Schiffe zur Vermeidung der Kavitation ein verhältnismäßig kleiner Slip, für normale Fälle und mittlere Geschwindigkeiten dagegen derjenige Slip zu wählen ist, der dem maximalen Schraubenwirkungsgrad entspricht und der für alle sogenannten Taylorschen Propeller aus vom Vortragenden zusammengestellten Tabellen entnommen werden kann. Aus dem Slip errechnen sich die Schub- und die Drehmoment-Charakteristik, aus denen dann weiter unmittelbar Durchmesser, Steigung, Umdrehungszahl und Wirkungsgrad folgen. Diese Werte lassen sich für die verschiedensten Steigungsverhältnisse, Dicken- und Flächenverhältnisse ermitteln, und aus der Zahl der hiermit für den Einzelfall zur Verfügung stehenden Propeller ist dann schließlich derjenige auszuwählen, der zu den sonstigen Verhältnissen — Umdrehungszahl der Antriebsmaschine, Platzbedarf usw. — am besten paßt.

Wenn damit das Problem des isolierten Propellers seiner endgültigen Lösung nahegebracht ist, so liegen die Dinge in bezug auf die Schraube im Zusammenhange mit dem Schiffskörper noch wesentlich anders. Bevor man an dieses erheblich schwierigere Problem herantritt, müssen zunächst die Strömungsverhältnisse am Schiff

selbst genauer untersucht werden. Bis zur Klärung der hiermit zusammenhängenden Fragen ist — besonders für neue Schiffstypen — die Durchführung von Modellversuchen — Schraube hinter Schiffskörper — nicht zu vermeiden. Um der Lösung auch dieses Problems näher zu kommen, machte der Vortragende den Vorschlag, daß künftig für jede Progressivfahrt die vorstehend angedeuteten Beziehungen, getrennt für jede Maschinenwelle, untersucht und insbesondere die Schub- und die Drehmoment-Charakteristiken festgestellt werden. Damit wird das Material gewonnen, das als Grundlage für den Fortschritt in der Erkenntnis der Schraubenpropeller in ihrem Zusammenhange mit dem Schiffskörper erforderlich ist.

Der erste Diskussionsredner, Professor Krainer, Charlottenburg, hob hervor, daß das Schraubenproblem in der modernen Technik immer mehr an Bedeutung gewinne, und gab seiner Bewunderung über die Art und Weise Ausdruck, in der Professor Gümbel diese wichtige Frage angefaßt und durchgeführt hat; die Arbeit stelle den Verfasser in eine Reihe mit den großen Namen derer, die vor ihm das Problem zu klären und zu lösen versucht haben. Die von dem Vortragenden angenommene Düsenwirkung sei bei vierflügeligen Propellern mit breiten Flügeln wohl einleuchtend, nicht aber bei schmalen Flügeln, zumal wenn deren nur zwei vorhanden sind. Die Gebersschen Versuche, auf die sich Professor Gümbel gestützt habe, seien mit nur sehr geringen Propellerbelastungen durchgeführt; deshalb scheine es ihm nicht ganz erwiesen, daß die vorgetragenen Anschauungen über die Strömungsvorgänge richtig sind. Im übrigen müsse die Erfahrung zeigen, ob die vorgeschlagene Methode zu günstigen Propellern führen wird. Ist das der Fall, so werde man ihr gern folgen.

Professor Dr. Jng. Reißner, Charlottenburg, bemängelt die Gümbelsche Behauptung, daß alle diejenigen älteren Theorien unrichtig seien, die vor dem Propeller keine Saugwirkung annehmen. Den Gümbelschen Voraussetzungen stimme er zu, nicht aber einzelnen der hieraus gezogenen Schlüsse, und zwar:

a) daß eine mittlere Ansaugewirkung vor dem Propeller stattfinden müsse, was Gümbel aus der Saugwirkung der Rückseite des Schraubenflügels folgere,
b) daß die gesamte Beschleunigung der Strömung außerhalb des Propellers eintreten müsse, weil innerhalb desselben keine Steigerung der Geschwindigkeit vorhanden ist.

Die Behauptung zu a) widerspreche den einfachsten Beobachtungen. Vor einer Luftschraube sei z. B. meist keine größere Strömungsgeschwindigkeit wahrzunehmen, hinter ihr treten dagegen sogar stoßweise Luftströmungen auf. Die Mütze bleibe vor der Schraube ruhig auf dem Kopfe sitzen, während sie hinter ihr durch die ruckweise auftretende Luftgeschwindigkeit abgerissen werde. Daraus sei zu folgern, daß der Propeller außerordentlich starke Geschwindigkeitsänderungen erzeugt. Zu der Behauptung b) sei erläuternd zu bemerken, daß der Schub gegeben sei durch die Bewegungsgröße, die in einer mit dem Geschwindigkeitsunterschiede einströmenden und mit dem durch die Schraube erzeugten Geschwindigkeitsunterschiede wieder austretenden Flüssigkeit enthalten ist.

Die von dem Redner vertretene Anschauung werde bestätigt durch alle neueren hydraulischen und hydrodynamischen Forschungen. Um die Propellerquerschnitte herum entständen Zirkulationsströmungen, die den Unterdruck auf der Saug- und den Über-

druck auf der Druckseite ebenso erklärten wie die „Unhomogenität" der Strömungsgeschwindigkeiten in der Schraube. Ein Sog vor dem Propeller sei also nicht zwingend erwiesen, auch wenn die Gümbelschen Voraussetzungen zuträfen.

Professor Lorenz, Langfuhr-Danzig, führte ein Diagramm vor, das aus Versuchen mit dem „Mauretania"-Modell stammte. Man hat mittels Woltmannschen Flügels die Relativgeschwindigkeiten am Schiffskörper gemessen, und zwar sowohl bei Gegenwart als auch bei Abwesenheit des Propellers. Das aus diesen Messungen zusammengestellte Diagramm zeige, daß vor dem Propeller eine kleinere Geschwindigkeit als hinter ihm vorhanden gewesen sei.

Oberingenieur Wagener von der Turbinenfabrik der A. E. G. vertrat die Ansicht, daß man den Propeller nur in sehr weitem Sinne als die Umkehrung einer Wasserturbine auffassen dürfe, und suchte durch theoretische Überlegungen einige Widersprüche nachzuweisen, die in den Gümbelschen Ausführungen enthalten seien. Auch die Vorstellung einer Düsenwirkung zwischen den Propellerflügeln sei irrig; eine derartige Wirkung wäre nur in geschlossenem Strome möglich. Der Redner verwies im übrigen auf eine von ihm verfaßte Abhandlung über das Schraubenproblem, die in kurzer Zeit an die Öffentlichkeit gelangen werde.

Baurat Beierhaus hielt die auf Grund der Gebersschen Versuche und der daraus gezogenen Schlußfolgerungen errechneten Drehmomente für viel zu groß. Beim Propeller träten die Schwerkraftwirkungen ganz und gar hinter den Trägheitswirkungen der Wassertropfen zurück; darin sei der Unterschied in der Wirkungsweise beim Schaufelrad einerseits und beim Propeller anderseits begründet. Die Zeit, in der die Flüssigkeit sich jeweils in der Schraube selbst aufhalte, sei viel zu kurz, als daß die Schwerkraft zur Geltung kommen könne. Daraus erklärten sich viele zunächst eigenartig anmutende Erscheinungen, so z. B. die, daß beim unter Wasser arbeitenden Propeller die Gestalt der Oberfläche keine nennenswerte Veränderung erführe. Er habe auf Grund eigener Untersuchungen die Gebersschen Angaben nachgeprüft und dabei sehr gute Übereinstimmung mit den von diesem gewonnenen Versuchsergebnissen gefunden.

Diplomingenieur Schaffran, der jetzige Leiter der Schiffbauabteilung an der Königl. Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau, Berlin, und als solcher der Nachfolger des vorstehend mehrfach genannten Dr. Gebers, führte aus, die Praxis der Versuchsanstalten könne nur von denjenigen Theorien Gebrauch machen, deren Richtigkeit erwiesen sei; als zuverlässig richtig gelte aber zunächst das sogenannte Ähnlichkeitsgesetz. Er zeigte eine große Zahl von Diagrammen, die aus den Untersuchungen der jetzt von ihm geleiteten Anstalt gewonnen waren, und zog daraus Schlüsse für die jeweils günstigste Schraubenkonstruktion. Nach einer genauen Schilderung des in der Versuchsanstalt benutzten Verfahrens zur Auswertung der Versuchsergebnisse wies er auf die weiterhin in Aussicht genommenen ganz systematischen Modellversuche hin, die demnächst mit einer nach bestimmten Gesetzen entwickelten Serie von 125 Modellpropellern beginnen sollten und von denen er eine weitere wertvolle Klärung des Schraubenproblems erwarte.

Professor Dr. Jng. Bendemann, Direktor der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof bei Berlin, empfindet als einzigen wesentlichen Mangel der

Gümbelschen Ausführungen, daß dieser die Ergebnisse der neueren Hydrodynamik, der Strömungslehre, nicht genügend berücksichtigt habe. Die von Gümbel gewünschte Querschnittsform der Flügel sei nach seinen Erfahrungen nicht günstig; an der eintretenden Kante ziehe er eine Abrundung vor. Die vom Vortragenden gegebene Definition der geometrischen Schraubensteigung als Kantensteigung halte er nicht für praktisch; bei rundem Profil z. B. führe sie zweifellos zu starker Verwirrung. Er empfehle zur Förderung des Schraubenproblems vor allem Versuche im großen. Zweifellos sei aus Modellversuchen viel zu lernen, doch sei die Übereinstimmung mit den tatsächlichen Verhältnissen doch niemals unbedingt gewährleistet. Für Luftpropeller komme noch hinzu, daß diese sich im Betriebe deformieren, vielfach sogar deformieren sollen. Die Deformation aber trete am Modell natürlich in ganz anderer Weise ein als beim Propeller selbst

Geheimer Regierungsrat Professor Flamm, Charlottenburg, zeigte an einer Reihe kinematographischer Aufnahmen die Wirkung des Propellerstromes auf Wasseroberfläche und Kanalsohle. Bei der gewöhnlichen Anordnung werden starke Löcher in den Sandboden gerissen. Die zur Vermeidung solcher Beschädigungen von Dr. Jng. Gebers vorgeschlagene Doppelruderanordnung zeigte eine wesentliche Besserung, ohne jedoch das erstrebte Ziel ganz zu erreichen. Erst die von Flamm vorgenommene Anordnung einer horizontalen Schutzplatte unter dem vertikalen Ruderblatt läßt die Kanalsohle nahezu völlig unberührt. Die Versuche im großen haben bewiesen, daß es sich hierbei nicht nur um eine bloße Bassinwirkung handelt, sondern daß die im Versuchsbassin erzielten Ergebnisse der Wirklichkeit voll entsprechen.

Oberingenieur Dr. phil. Wagner, Stettin, empfahl erneut seinen Gegenpropeller, der die Hauptquelle der Verluste ausschalte. Er habe damit bei einer ganzen Reihe von Fahrzeugen bereits Wirkungsgrade bis zu 86 v. H. herausgeholt.

Der Fülle von Anregungen gegenüber, die aus der vorstehend in ihren Hauptzügen geschilderten Diskussion hervorgegangen waren, hatte Professor Dr. Jng. Gümbel bei seinem Schlußworte keinen leichten Stand. Auch mit Rücksicht auf die bereits sehr vorgeschrittene Zeit mußte er sich damit begnügen, auf die wichtigsten Punkte einzugehen. Die von Professor Krainer und anderen angezweifelte Saugwirkung sei tatsächlich, z. B. von Taylor, gemessen worden. Den Begriff der Düsenwirkung habe er nur deshalb eingeführt, um die Widerstände möglichst genau charakterisieren zu können; der Hauptwiderstand sei nach seiner Ansicht der durch das Zusammenwirken der benachbarten Flügelblätter entstehende. Bei der von ihm gewählten dimensionslosen Betrachtung sei die geringe Belastung der Gebersschen Schrauben gleichgültig; die Schubcharakteristik sei dabei nur vom Slip abhängig. Die hydrodynamische Wissenschaft habe bisher wohl wertvolle Anregungen, aber noch keine praktischen Ergebnisse geliefert. Die Wagenerschen Darlegungen berücksichtigten nur die achsialen Geschwindigkeitskräfte, nicht aber die tangentialen, die doch auch Verlustarbeit ergäben. Diese Anschauungsweise sei längst überwunden. Den Schaffranschen Ausführungen sei er mit großem Interesse gefolgt; er bedauere nur, daß Diplomingenieur Schaffran nicht die dimensionslose Darstellung, sondern eine solche gewählt habe, die noch spezifisches Gewicht und Erdbeschleunigung enthalte. Versuche im großen seien — selbst für Luftpropeller — deshalb kaum durchführbar, weil nur Serien-

versuche wirklichen Wert haben; nur diese schalteten Zufälligkeiten aus. Mit Einzelversuchen komme man nie zu Ende. Serienversuche aber könne man mit Rücksicht auf die Kosten nur mit Modellen vornehmen. Immerhin ließen sich natürlich Luftpropeller viel leichter auch im großen prüfen als Wasserpropeller.

Der scharfsinnigen Arbeit des Vortragenden widmete schließlich Geheimrat **Busley** Worte des Dankes und warmer Anerkennung. Vortrag wie Diskussion hätten erneut bewiesen, daß die Schiffbautechnische Gesellschaft auch rein theoretischen Ausführungen das größte Interesse entgegenbringe.

Im Anschluß hieran erteilte er das Wort dem Zivilingenieur L. **Benjamin**, Hamburg, zu dem Vortrage:

„Das Maß der Stabilität von Schiffen."

Die Beantwortung der Frage, ob ein Schiff in einem gegebenen Zustande der Beladung genügende Stabilität besitzt, ist vor allem deshalb schwierig, weil es bisher an einem geeigneten Maßstabe fehlt, der den Vergleich der Stabilität verschiedener Schiffe einwandfrei gestattet. Als Maß der Stabilität wird fast allgemein noch immer die metazentrische Höhe benutzt, obgleich sie hierfür nur dann geeignet erscheint, wenn es sich um geringe Abweichungen von der aufrechten Lage handelt. Schon bei Neigungen, die in der Praxis auf See häufig vorkommen, genügt aber die Kenntnis der metazentrischen Höhe nicht, denn in diesem Falle gibt das Vorhandensein einer großen metazentrischen Höhe keinesfalls eine Gewähr für ausreichende Stabilität, und auch eine geringe metazentrische Höhe deutet, selbst wenn sie negativ sein sollte, durchaus nicht immer auf mangelhafte Stabilität hin.

Die Erkenntnis dieser Tatsache hat zwar dazu geführt, neben der metazentrischen Höhe die Hebelarmkurve, die sogenannte „dynamische Stabilität", zu berücksichtigen. Zur Beurteilung der Stabilitätsverhältnisse eines Schiffes läßt aber die Feststellung dieser Kurve ebensowenig wie verschiedene anderweit gemachte Vorschläge einen bestimmten, maßstäblich gehaltenen Schluß zu; dazu ist der Verlauf dieser Kurven bei verschiedenen Schiffen ein zu verschiedenartiger.

Nun liegt es nahe, die Flächeninhalte der Hebelarmkurven, nach Neigungswinkeln fortschreitend, zu ermitteln, um dadurch zu einem vergleichbaren Maßstab zu gelangen. Der Flächeninhalt einer Hebelarmkurve ist gleichbedeutend mit der Summe der beiden Wegstrecken, um die der Systemschwerpunkt bei der seitlichen Neigung des Schiffes gehoben und der Deplacementsschwerpunkt gesenkt wird, d. h. also mit derjenigen Wegstrecke, durch welche die wirkenden Kräfte überwunden werden müssen, um die mechanische Arbeit der seitlichen Neigung zu vollbringen. Diese Wegstrecke bezeichnet man als „dynamische Wegstrecke", die Kurve, in der die dynamischen Wegstrecken für die verschiedenen Neigungswinkel zusammengestellt sind, als „dynamische Wegkurve".

Nach Ansicht des Vortragenden besitzt nun diese bisher nur wenig beachtete Kurve alle Eigenschaften, um einen Maßstab für die Stabilität herzustellen und einen einwandfreien Vergleich der Stabilitätsverhältnisse verschiedener Schiffe zu ermöglichen. Ihr Hauptwert liegt jedoch darin, daß sie die Festlegung eines bestimmten Mindestmaßes für die *erforderliche* Stabilität gestattet.

Die Sicherheit eines Schiffes wird erst gefährdet, wenn der Neigungswinkel die Größe von etwa 30° überschreitet; Winkel über 60° scheiden anderseits aus, weil ein Schiff als Wrack zu betrachten ist, wenn es derartige Schwingungsausschläge erreicht. Die Forderungen nach genügender Stabilität lassen sich demnach wie folgt formulieren:

1. die dynamische Wegstrecke muß so groß sein, daß es den äußeren Einflüssen nicht möglich ist, das Schiff auf einen Neigungswinkel von 60° zu bringen;
2. sie muß ferner aber bei 30° Neigung so groß sein, daß das Schiff den äußeren Einflüssen genügenden Widerstand entgegensetzt, um im unverletzten Zustande nicht über diesen Winkel hinaus geneigt werden zu können.

Auf Grund einer größeren Zahl von praktischen Beispielen schlug Zivilingenieur Benjamin nun vor, bei 30° Neigungswinkel einen Mindestwert der dynamischen Wegstrecke von 50 mm, für 60° dagegen einen solchen von 200 mm festzusetzen, sofern letzterer Wert nicht schon bei geringerer Neigung erreicht wird, und zwar unabhängig von der Größe und dem Typ des Schiffes. Die Betrachtung der für die denkbar verschiedensten Größen und Typen aufgestellten Kurven zeigt nämlich, daß sie in ihrem Verlaufe nur wenig voneinander abweichen. Das erscheint zunächst überraschend, entspricht aber doch der Logik, weil die gleiche dynamische Wegstrecke z. B. für das größere Schiff eine wesentlich größere mechanische Arbeit (dynamische Stabilität) bedeutet als für das kleinere. Überdies hat man bisher die den verschiedenen Beladungsarten eines Schiffes entsprechenden Stabilitätskurven für vergleichbar angesehen, obgleich sowohl das Deplacement als auch eine ganze Anzahl sonstiger wichtiger Eigenschaften beim leeren und beim voll beladenen Schiff erheblich voneinander abweichen.

Wenn durch Übereinkommen die vom Vortragenden vorgeschlagenen oder ähnliche Werte als Mindestmaße festgesetzt sind, so kann ohne weiteres für jeden Tiefgang des Schiffes auch die höchste zulässige Schwerpunktslage angegeben werden. Ferner läßt sich aus der dynamischen Wegkurve erkennen, welche Veränderungen die Schwerpunktslage erfahren muß, um die Stabilität auf das notwendige Maß zu bringen.

Aus der dynamischen Wegkurve läßt sich auf sehr einfache zeichnerische Weise die Hebelarmkurve ableiten. Diese Eigenschaft ist zweckmäßig als Kontrolle zu benutzen, indem man die Hebelarmkurve einmal unabhängig von der dynamischen Wegkurve und zweitens aus dieser vorher festgestellten Kurve ermittelt. Das wichtigste für die Beurteilung der Stabilitätskurve ist jedoch die direkte Berechnung der dynamischen Wegkurve, die alles zu diesem Zwecke Nötige enthält.

Im unmittelbaren Anschluß hieran sprach schließlich noch Dr. Jng. Carl Commentz, Hamburg, über

„Bedeutung und Messung der Stabilität von Seeschiffen".

Ausgehend von Unfällen in See, als deren Ursache nachträglich ungenügende Stabilität nachgewiesen wurde und bei denen infolgedessen die Versicherungsgesellschaften die Entschädigungsansprüche ablehnten, wies der Vortragende auf die Wichtigkeit der Stabilität hin, die in neuerer Zeit noch erhöhte Bedeutung dadurch gewinnt, daß die technischen Fortschritte teilweise eine Höherlegung des Gewichtsschwerpunktes bewirken;

zu Fortschritten dieser Art rechnen z. B die Anordnung der stärksten Verbände im höchsten Deck, die Einführung leichter Maschinen- und Kesselanlagen und die Vermehrung der Boote. Die dem Schiffe — soweit seine Stabilität in Betracht kommt — drohenden Gefahren lassen sich in solche äußerer Art (Seegang und Wind) und in innere Gefahren (Schiffstyp, Art und Stauung der Ladung, Eindringen von Wasser u. dgl.) unterscheiden. Nach näherer Untersuchung dieser einzelnen Gefahrmöglichkeiten kam der Vortragende zu dem Schlusse, daß ein seetüchtiges Schiff zunächst eine gewisse Anfangsstabilität besitzen, ferner aber auch bei etwa 30° und 60° Neigung gewisse minimale Stabilitätseigenschaften haben müsse. Da noch nicht genügende Messungen an fertig beladenen Schiffen durchgeführt worden sind, so fehlt es vorläufig noch an den nötigen Grundlagen, um die Größe der erforderlichen Mindestmaße festzusetzen. Die Schaffung solcher Grundlagen ist aber notwendig, um die einem Schiffe drohenden Gefahren überblicken und vermeiden zu können.

Auf dem Wege der Rechnung lassen sich nun einwandfreie Grundlagen nicht gewinnen, weil man nicht weiß, wie weit die Rechnung hinsichtlich der angenommenen Schwerpunktslage mit der Praxis übereinstimmt. Da es zu Krängungsversuchen vor der Abfahrt des Schiffes fast stets an Zeit fehlt, so ist nur selten eine Kenntnis darüber zu erlangen, in welchem Zustande die Schiffe tatsächlich über See gehen.

Der Vortragende hat nun mit einigen einfachen Apparaten, deren Aufbau und Wirkungsweise er näher erläuterte, eine Anzahl von Messungen der Anfangsstabilität durchgeführt, und zwar ist es nach dieser neuen Methode möglich, die Messungen in See vorzunehmen, so daß die Abfahrt der Schiffe nach Übernahme der Ladung keine Verzögerung zu erleiden braucht. Dr. Jng. Commentz regte an, derartige Messungen auf See in größerem Umfange zu machen, um auf diese Weise zu einem sicheren Urteil über die erforderlichen Stabilitätseigenschaften zu gelangen. Durch die Anbordgabe solcher Meßapparate wird zugleich den Kapitänen ein wertvolles Mittel an die Hand gegeben, um den Zustand ihrer Schiffe dauernd zu kontrollieren und somit Unfällen infolge mangelnder Stabilität vorzubeugen.

Die Schaffung gesetzlicher Vorschriften über die Stabilität der Schiffe hält der Vortragende für nicht zweckmäßig, weil die Frage ihrer Art nach hierfür zu kompliziert und auch bisher noch zu wenig geklärt ist. Indessen wäre die Festlegung gewisser Normen — so z. B. betreffend Vermessungsspeigatten und sonstiger Vermessungsöffnungen — durch die beteiligten Kreise wünschenswert. Auch die Führung von Stabilitätsbüchern, in denen die Kapitäne ihre Erfahrungen über die verschiedenen Beladungszustände, das Verhalten im Seegange u. dgl. m. niederlegen müßten, erscheint sehr zweckmäßig. Winddruckrechnungen, für deren Durchführung bestimmte Regeln leicht aufgestellt werden könnten, müßten des öfteren gemacht, für geeignete Anlässe, z. B. Seeamtsverhandlungen, vorgeschrieben werden, durch Veröffentlichung von Stabilitätsuntersuchungen verunglückter Schiffe könnten die Kenntnisse über die notwendigen Anforderungen an die Stabilität der Seeschiffe verbreitet und vertieft werden.

Die für die beiden letzten Vorträge gemeinsame Diskussion richtete sich hauptsächlich gegen die Ausführungen des Zivilingenieurs Benjamin. Diplomingenieur Wrobbel, Konstruktionsingenieur bei der Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg,

möchte die Bedingungen für die dynamische Wegkurve den verschiedenen Schiffstypen und Schiffsgrößen angepaßt wissen. Was dem Fischdampfer vorgeschrieben werden müsse, passe noch lange nicht für den großen Fracht- und Passagierdampfer. Die metazentrische Höhe verdiene größere Beachtung als der Vortragende annehme. Bei einem Nordseepassagierschiff z. B. könne durch Kombination ungünstiger Umstände — Passagiere auf Deck sämtlich auf einer Schiffsseite, dazu plötzlich starker Windstoß und außerdem noch größere Wellen, erzeugt durch vorüberfahrenden Dampfer — eine unmittelbare Gefahr auftreten, wenn nicht genügend metazentrische Höhe vorhanden sei. Jeder Schiffstyp müsse individuell behandelt werden. Er halte die Vorschläge des Zivilingenieurs Benjamin für geradezu gefährlich, weil sie einen Schleier über die wahren Stabilitätsverhältnisse werfen.

Privatdozent Dr. Jng. Waldmann, Danzig-Langfuhr, schloß sich im wesentlichen der von seinem Vorredner ausgesprochenen Ansicht an. Die Kurven der statischen Stabilitätsmomente und deren Hebelarme müßten unbedingt Berücksichtigung finden; eine Kurve — die dynamische Wegkurve — allein zugrunde zu legen, sei für einen erschöpfenden Einblick in die tatsächlichen Stabilitätsverhältnisse nicht ausreichend. So wichtige Fragen solle man nicht allzusehr schematisieren. Auch Ingenieur Liddel hielt die Benjaminschen Vorschläge für zu weitgehend. In ähnlichem Sinne äußerte sich Dr. Jng. Probst, Hamburg. Die Benutzung der dynamischen Wegkurve ergäbe nur dann ein ausreichendes Maß für die Beurteilung der Stabilität, wenn es sich um kleine Schiffe, z. B. Fischdampfer, oder um Schiffe mit sehr geringem Freibord handelt. Im übrigen sei die Stabilität stets in erster Linie nach der metazentrischen Höhe zu beurteilen. Hinsichtlich der von Dr. Jng. Commentz in Vorschlag gebrachten Apparate zur Messung der Stabilität in See müßten zunächst noch weitere Erfahrungen abgewartet werden, bevor man über die Zuverlässigkeit und damit Zweckmäßigkeit derartiger Messungen, deren Durchführung immerhin auch gewisse Schwierigkeiten böte, ein abschließendes Bild erhalten könne. Trotzdem glaube er schon jetzt aussprechen zu können, daß solche Messungen der bloßen Rechnung vorzuziehen seien; man sollte daher den Vorschlägen folgen.

Geheimer Marinebaurat a. D. Krieger, Friedenau, legt auf möglichst gründliche Untersuchung der Stabilitätsverhältnisse großen Wert. Es sei unbedingt erforderlich, eingehende Stabilitätsrechnungen durchzuführen, und er halte die Befolgung des Benjaminschen Vorschlages daher nicht für empfehlenswert.

Diesen Angriffen gegenüber betonte Zivilingenieur Benjamin in seinem Schlußworte, er sei anscheinend mißverstanden worden. Es sei ein Irrtum, wenn man annehme, daß er eine verkürzte Rechnungsmethode einzuführen beabsichtige. Im Gegenteil, die Rechnung selbst wolle er noch gründlicher machen als bisher; nur das Endergebnis möglichst einfach und übersichtlich zu gestalten, sei sein Ziel. Man solle die Stabilität nicht „beurteilen", sondern „messen", denn ein Urteil sei immer subjektiv. Er wolle das Mindestmaß für die Stabilität festlegen in ähnlicher Weise, wie es schon jetzt für den Freibord der Seeschiffe geschehen ist. Das Mindestmaß, das keinesfalls unterschritten werden dürfe, müsse dann je nach dem Bedarf des Einzelfalles erhöht werden. Übrigens würden die von ihm vorgeschlagenen Mindestmaße

für die weitaus größte Zahl von Schiffen völlig ausreichen und bedürften für diese keiner Erhöhung. Es seien jetzt eine ganze Reihe von Dampfern in Fahrt, die diese Mindestmaße von 50 mm dynamischer Wegstrecke bei 30° und entsprechend 200 mm bei höchstens 60° Neigungswinkel nicht besäßen.

Dr. Jng. Commentz führte endlich in seinem Schlußworte aus, er glaube nicht, daß die Messung der Stabilität auf See mit den von ihm angegebenen Apparaten auf besondere Schwierigkeiten stoße. Er zeigte im Lichtbilde noch einen anderen Meßapparat vor, den Zivilingenieur v. Klitzing, Hamburg, angegeben habe.

Mit Worten des Dankes an die beiden Vortragenden schloß hierauf Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Jng. Busley die XV. Hauptversammlung, die der Schiffbautechnischen Gesellschaft wiederum eine Fülle von Anregungen gebracht hatte.

La.

Anmerkung: Auf S. 29, Zeile 12/13 von oben, muß es statt „die gewöhnlichen Schiffsformen“ heißen: „die Gleitbootformen“.



Die wirtschaftlichen und staatlichen Verhältnisse der Republik Mexiko.

Von Dr. Emil Böse, Departementschef im Instituto Geológico de Mexico.

Von allen lateinisch-amerikanischen Staaten interessiert heute wohl Mexiko die europäische Öffentlichkeit am meisten, leider nicht wegen seines materiellen und geistigen Fortschrittes, sondern wegen der schwierigen politischen Lage, die gegenwärtig dort herrscht. Und doch, wie wenig weiß das große Publikum über dieses reiche Land, wie wenig weiß es von dem, was Mexiko noch vor kurzem war und was es wieder sein wird, sobald Ruhe und Ordnung von neuem eingekehrt sein werden. In Anbetracht des jetzt so regen Interesses an Mexiko möchte ich in kurzer und möglichst übersichtlicher Weise eine Darstellung der staatlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Republik geben.

Mexiko — oder, wie der offizielle Name lautet, die Vereinigten Staaten von Mexiko — liegt zwischen 14° 30′ 42″ und 32° 42′ nördlicher Breite und 86° 46′ 8″ und 117° 7′ 31″ westlicher Länge (Greenwich) und begreift eine Oberfläche von 1 987 201 qkm, ist also etwa viermal so groß wie das Deutsche Reich. Im Norden stößt es an die Vereinigten Staaten von Amerika, im Süden an Britisch Honduras und Guatemala, während die West- und Ostgrenze durch den Pazifischen und Atlantischen Ozean gebildet werden. Es umfaßt somit den südlichsten Teil von Nordamerika und den nördlichen von Mittelamerika, wenn man als die Grenzen dieses letzteren die Landengen von Panama und Tehuantepec ansieht. Mexiko ist in seinem größten Teile ein Gebirgsland; den nördlichsten Teil gliedert man, einem alten Gebrauch zufolge, meistens in das westliche und östliche Hauptgebirge (Sierra Madre Occidental und Oriental) und das dazwischen liegende Zentralplateau. In Wirklichkeit handelt es sich wahrscheinlich um ein mehr oder weniger einheitliches Gebirgssystem, dessen mittlere breite Täler teils durch vulkanische Eruptionen, teils durch die abtragende Wirkung des Wassers eingeebnet sind, doch haben die verschiedenen Täler des zentralen Teils auch eine sehr verschiedene Höhe über dem Meeresspiegel. Im Süden vereinigen sich die beiden Randgebirge und bilden das Gebirgssystem von Oaxaca und Guerrero, das am Isthmus von Tehuantepec einen tiefen Einschnitt aufweist (etwas über 200 m über dem Meeresspiegel). Nach Süden steigen die Berge rasch wieder zu großen Höhen an, um weiterhin in das System von Guatemala überzugehen. Auch in diesem südlichen Teil findet sich eine zentrale Senke, die in ihrer südöstlichen Hälfte vom Rio Chiapas durchströmt wird.

Die Küsten des Landes sind im allgemeinen schmale Streifen flachen Landes, besonders auf der pazifischen Seite. Im Osten finden sich breitere Flachländer nur ganz im Süden, in den Staaten Yucatan, Campeche und Tabasco sowie in deren nördlicher Fortsetzung im Staate Veracruz. Noch weiter nördlich wird der größte Teil der Küste durch ein ausgedehntes Hügelland mit einem schmalen ebenen Saum gebildet.



Eine Folge dieses Aufbaues ist, daß sich schiffbare Flüsse nur im Staate Tabasco und am Isthmus von Tehuantepec finden, während weiter nördlich nur einzelne Unterläufe auf eine kurze Strecke hin schiffbar sind; auf der Westseite dagegen gibt es keinen zur Schiffahrt geeigneten Fluß, obwohl man verschiedentlich die Schiffbarmachung des gewaltigen Rio de las Balsas im Staate Guerrero geplant hat.

Eine weitere Folge dieses Aufbaues des Landes ist die Verschiedenheit des Klimas in den einzelnen Teilen. Nur der Süden der Republik gehört ja den Tropen an, und auch hier findet man das, was man gewöhnlich unter tropischem Klima versteht, nur an der eigentlichen Küste und dem niederen Teil der Gebirge, während die Regionen in mittleren Lagen (1200 bis 1800 m) ein subtropisches Klima aufweisen und die höheren Regionen eine eigenartige gemäßigte Witterung haben, die mit keiner europäischen Klimaregion vergleichbar ist. Dort wird es nie sehr kalt und ebensowenig übermäßig heiß, doch gedeihen die meisten Früchte- und Getreidearten der gemäßigten Zone. In den allerhöchsten Gebirgen, die meistens vulkanischer Natur sind, herrscht ein entschieden kaltes Klima, und einzelne Berge weisen sogar eine Decke ewigen Schnees auf. Der südliche Teil des sogenannten Zentralplateaus hat ein Steppenklima, welches nach Norden zu in echtes Wüstenklima übergeht. In dem nördlichen, außerhalb der Tropen gelegenen Teil finden wir an der Ostküste subtropisches Klima, weiter nach dem Innern zu Wüstenklima, in der sogenannten Sierra Madre Occidental dagegen ein mehr gemäßigtes Klima, während an der Westküste wieder eine Art Wüstenklima vorherrscht.

Die Küstengliederung Mexikos ist infolge des eigenartigen Aufbaus des Landes nicht günstig. Auf der atlantischen Seite finden sich natürliche Häfen nur an der Mündung der größeren Flüsse: Rio Usumacinta, Rio Coatzcoalcos und Rio Pánuco, aber auch diese entsprechen infolge der Seichtheit der Flußläufe nicht den Anforderungen der heutigen Schiffahrt; man hat deshalb jene natürlichen Häfen durch Ausbaggern bedeutend vertiefen müssen. Außerdem haben alle diese Flüsse an ihrer Mündung eine bedeutende Barre, die bei den genannten hat durchschnitten werden müssen. Die anderen Häfen der Ostküste sind offene Reeden, selbst derjenige von Veracruz war dies noch bis vor einem Jahrzehnt; erst durch ausgedehnte Hafenbauten ist dort ein sicherer Ankerplatz geschaffen worden.

Besser liegen die Verhältnisse an der pazifischen Küste. Allerdings treten dort mit Ausnahme des Rio de las Balsas keine großen Flüsse in das Meer, aber das bis zur See vorspringende Gebirge erzeugt natürliche Buchten, welche zum Teil vortreffliche Häfen abgeben. Der beste unter ihnen ist der von Acapulco, von welchem zur Zeit der spanischen Herrschaft sämtliche Schiffe nach den asiatischen Besitzungen abgingen. Die Bucht von Acapulco ist außerordentlich tief und weit, so daß ganze Flotten darin vor den Stürmen geschützt liegen könnten. Andere natürliche Häfen, wie die von Manzanillo, Mazatlan und Guaymas, müssen durch Bauten von Wellenbrechern vervollständigt werden, um genügenden Schutz gegen Unwetter gewähren zu können. Außerdem sind an dieser Küste zahlreiche kleinere Buchten, die wenigstens Küstenfahrzeugen zum Unterschlupf dienen können. Kein natürlicher Hafen findet sich dagegen jenseits des Isthmus von Tehuantepec, wo die Küste durch eine nicht sehr breite sandige Ebene gebildet wird. Im nordwestlichen Teil der pazifischen Küste

springt die riesige Halbinsel von Niederkalifornien nach Süden vor, welche vom Festlande durch den Golf von Cortez oder Kalifornien getrennt wird. Auf dieser Halbinsel gibt es eine Reihe natürlicher Häfen, von denen auf der Golfseite derjenige von La Paz der wichtigste ist, während sich auf der pazifischen Seite die bekannte Bucht von Magdalena findet, in welcher sich Hafenbauten ausführen ließen, wenn es gelänge, genügend viel süßes Wasser zu erschließen. Der weiter nördlich liegende Hafen von Ensenada ist nur gegen Nordstürme geschützt, könnte jedoch durch den Bau eines Wellenbrechers auch gegen Südstürme gesichert werden.

In vorspanischer Zeit war das heutige Mexiko von einer großen Anzahl unter sich sehr verschiedener Indianerstämme bewohnt, von denen die Azteken und Zapoteken zur Zeit der Ankunft des Hernan Cortez wohl am höchsten standen. Die Spanier nahmen die Eroberung des Landes von Kuba aus vor und drangen infolgedessen zuerst in den südlichen Teil des Landes ein. Infolge der Erzfunde im Norden dehnten sie rasch ihre Herrschaft auch über den zentralen Teil und im 17. und 18. Jahrhundert auch in den nördlichen Gegenden aus. Hervorzuheben ist, daß an der Kolonisation des Nordwestens, besonders Sonoras und Kaliforniens, im 17. und 18. Jahrhundert deutsche Jesuiten in bedeutendem Maße beteiligt waren, denen die ersten genauen geographischen, ethnographischen und naturgeschichtlichen Berichte über jene Länder sowie über einen Teil des heutigen Arizona zu verdanken sind. Am Ende des 18. Jahrhunderts herrschten die Spanier im Norden tatsächlich über ganz Sonora, Sinaloa, Durango, Chihuahua, Coahuila, mit Ausnahme der zwischen den beiden letzten Staaten gelegenen Wüstengebiete, Teile von Texas, Neu-Mexiko, Arizona und Kalifornien.

Den Spaniern verdankt Mexiko seine Sprache, eine einheitliche politische Verwaltung, unter Zugrundelegung einer Einteilung in Provinzen, die zu einem großen Teil den heutigen Staaten entsprechen, eine hohe Entwicklung des Bergbaues, die Einführung modernen Ackerbaues und vor allem der Viehzucht. Auch gewisse Industrien wurden von ihnen begründet, obwohl man in den meisten Fällen versuchte, das Land in bezug auf Industrie vom Mutterlande abhängig zu machen. Als das in erster Zeit bewundernswürdige Kolonisationssystem der Spanier mit der Zeit veraltete und einrostete, war die natürliche Folge, daß das Land sich unabhängig zu machen suchte, was ihm im Jahre 1821 gelang. Zu dieser Zeit wurde sodann eine republikanische Verfassung eingeführt, welche nach dem Muster derjenigen der Vereinigten Staaten zugeschnitten wurde, ohne Berücksichtigung der eigenartigen Verhältnisse des Landes, vor allem der großen Zahl der Eingeborenen und Mestizen. Lange Jahre vergingen in inneren Kämpfen, die teils auf den persönlichen Ehrgeiz der Führer, teils auf politisch widerstreitende Ideen zurückzuführen sind. Eine geraume Zeit handelte es sich hierbei um die Frage, ob die Republik eine föderative oder eine zentralisierte sein solle, später aber begann der Kampf zwischen Kirche und Staat, der unter dem Präsidenten Benito Juarez mit der gänzlichen Lostrennung des Staates von der Kirche endigte. Ein letzter Versuch, die Kirche durch die Errichtung eines Kaiserreiches unter Maximilian wieder zur unbedingten Herrschaft zu bringen, schlug fehl. Eine Folge der inneren Kämpfe waren die Losreißung von Texas und weiterhin der Krieg mit den Vereinigten Staaten 1847, durch den die Republik einen großen

Teil ihres Terrains verlor, nämlich Texas, Neu-Mexiko, Arizona und Kalifornien. Mexikanische Historiker behaupten allerdings häufig, daß Mexiko auch noch weiter nördlich gelegene Gebiete durch diesen Krieg verloren hätte, aber in Wirklichkeit haben dort weder die Spanier noch die Mexikaner jemals wirklich eine Herrschaft ausgeübt.

Auch nach dem Falle des Kaiserreiches und dem Tode Maximilians trat noch keine Ruhe im Lande ein, sondern es folgten Kämpfe unter den Liberalen selber, bis es Porfirio Diaz gelang, die Herrschaft zu erringen. Er war Präsident von 1877 bis 1880, dann folgte ihm bis 1884 Manuel Gonzalez, und 1884 wurde Porfirio Diaz wiedergewählt, der bis zum Frühjahr 1911 Präsident der Republik blieb. Unter diesem tatkräftigen und weitblickenden Staatsmann schritt die Republik mächtig voran. Als er seine Regierung antrat, war das Land nahezu bankerott, als er sie niederlegte, hatte der Staatsschatz einen Überschuß von etwa 62 Mill. Pesos*) aufzuweisen. Vor 1877 hatte die Republik nur eine einzige größere Eisenbahn, die von Veracruz nach der Hauptstadt, und der Präsident Juarez sowohl wie auch Lerdo de Tejada, sein Nachfolger, waren gegen eine Ausdehnung des Eisenbahnnetzes nach Norden. Porfirio Diaz unterstützte dagegen den Bahnbau in jeder Weise, so daß 1910 das Land bereits ungefähr 25 000 km Schienenwege aufzuweisen hatte. Ebenso förderte er Industrie und Handel, Wissenschaft und Kunst. Wenn das Land nicht auf allen Gebieten gleiche Fortschritte machte, so läßt sich das daraus erklären, daß eine junge Nation zuerst materiellem Wohlstand nachstrebt, so daß ideale Ziele vorderhand in den Hintergrund treten müssen. Der größte Vorwurf, welchen man Porfirio Diaz gemacht hat, ist, daß er das politische Leben des Volkes vollständig unterdrückte gemäß seinem Wahlspruch: viel Verwaltung und möglichst wenig Politik. Unter diesem Gesichtspunkt hat er Großes geschaffen, aber zugleich den Keim zu neuen Revolutionen gelegt. Die erste begann unter der Führerschaft Francisco Maderos, der auf seine Fahne schrieb: Land für die Besitzlosen. Er erhielt einen ungeheuren Zulauf in allen Teilen des Landes, und unter dem Ansturm mußte Porfirio Diaz im Mai 1911 der Regierung entsagen und sich nach Europa zurückziehen, wo er noch heute lebt. Francisco Leon de la Barra trat nun als provisorischer Präsident ein, und im selben Jahr wurde Francisco Madero mit großer Majorität zum Präsidenten gewählt. Seine Anhänger, und zwar nicht nur die aus dem niedrigen Volk, glaubten, daß nun jeder Besitzlose sofort Land erhalten müsse, aber Madero erkannte sehr bald, daß er eine sehr schwierige Aufgabe vor sich hatte und daß die Ausgleichung des Besitzstandes nur ganz allmählich vor sich gehen könne. Damit nicht zufrieden, erhoben sich bald seine eigenen Anhänger gegen ihn, doch hielt er sich bis Februar 1913, wo ihn eine Revolution in der Hauptstadt selber stürzte; er selbst und der Vizepräsident fanden dabei den Tod. Nunmehr wurde der heute regierende General Victoriano Huerta vom Kongreß zum provisorischen Präsidenten ernannt, gegen den sich bald die Anhänger Maderos besonders im Norden der Republik erhoben. Auf die neuesten Ereignisse einzugehen, ist hier nicht der Ort.

Nach dieser kurzen geographischen und historischen Übersicht wollen wir auf die

*) Der Peso galt vor etwa 40 Jahren noch ungefähr 4 bis 5 ℳ, dann aber sank sein Wert infolge des Niederganges des Silberpreises. Nach Einführung der Goldwährung (1905) erhielt der Peso einen Wert von etwa 2,10 ℳ, heute ist der Wert infolge der politischen Lage auf 1,50 ℳ gesunken.

staatliche und wirtschaftliche Organisation des Landes näher eingehen. Wie schon erwähnt, ist die Verfassung des Landes derjenigen der Vereinigten Staaten ähnlich. Mexiko bildet eine Föderativrepublik auf demokratischer Grundlage; seine Regierung besteht aus drei Teilen, dem vollziehenden, welchen der Präsident vertritt, der gesetzgebenden Gewalt, welche durch den Kongreß — Abgeordnetenhaus und Senat — ausgeübt wird, und der richterlichen Gewalt, repräsentiert durch den höchsten Gerichtshof. In bezug auf seine inneren Angelegenheiten ist jeder einzelne Staat souverän, doch dürfen die Maßnahmen nicht in Widerspruch mit der Verfassung stehen. Jeder Staat wird von einem gewählten Gouverneur regiert. Sklaverei ist verboten, Vorrecht der Geburt, Adelstitel, Standesunterschiede werden nicht anerkannt. Die Verfassung verbürgt außerdem Freiheit der Rede und der Presse. Lästige Ausländer können ausgewiesen werden. Die Verfassung, welche vom 5. Februar 1857 stammt, setzte die Regierungsperiode des Präsidenten auf 4 Jahre fest; dieser wurde durch Wahlmänner gewählt, die ihrerseits vom Volke ernannt wurden. 1904 wurde die Verfassung dahin abgeändert, daß die Regierungsperiode auf 6 Jahre verlängert und daß das Amt eines Vizepräsidenten geschaffen wurde. Die Amtsperiode beginnt für beide Ämter am 1. Dezember des Wahljahres. Die Deputierten werden direkt auf 2 Jahre gewählt, und zwar kommt auf je 50 000 Einwohner ein Abgeordneter. Die Senatoren werden ebenfalls direkt gewählt, jedoch auf 4 Jahre, und alle 2 Jahre scheidet die Hälfte aus; jeder Staat (und der Föderaldistrikt) hat das Recht, zwei Senatoren in den Kongreß zu entsenden. Der höchste Gerichtshof besteht aus 15 Mitgliedern, die indirekt gewählt werden. Ein Gesetz vom 28. April 1911 bestimmt, daß kein Präsident oder Gouverneur nach Ablauf seiner Amtsperiode wiedergewählt werden kann. Der Präsident wird in seinem Amte von folgenden Ministern unterstützt, die er selber ernennt: Minister des Auswärtigen, des Innern, der Justiz, des Unterrichts, des Fomento (Bergbau, Industrie, Kolonisation, Ackerbau), des Verkehrs, der Finanzen, des Krieges und der Marine.

Die Republik setzt sich zusammen aus 27 Staaten und 3 Territorien. Diese sind:

Staaten und Territorien	Datum der Gründung	Bevölkerung 1910	Staaten und Territorien	Datum der Gründung	Bevölkerung 1910
Aguascalientes . .	5. 2. 1859	118 978	Puebla	4. 10. 1824	1 092 456
Campeche	19. 2. 1862	85 795	Querétaro	8. 1. 1824	243 515
Chiapas	12. 11. 1824	436 817	San Luis Potosi . .	8. 1. 1824	624 748
Chihuahua	6. 7. 1824	405 265	Sinaloa	4. 10. 1824	323 499
Coahuila	7. 5. 1824	367 652	Sonora	4. 10. 1824	262 545
Colima	4. 10. 1824	77 704	Tabasco	4. 10. 1824	183 708
Durango	22. 5. 1824	436 147	Tamaulipas . . .	4. 10. 1824	249 253
Guanajuato . . .	8. 1. 1821	1 075 270	Tepic (Terr.) . . .	12. 12. 1884	171 837
Guerrero	18. 5. 1847	605 437	Tlaxcala	5. 2. 1857	183 805
Hidalgo	15. 1. 1869	641 895	Veracruz	8. 1. 1824	1 124 368
Jalisco	4. 10. 1824	1 202 802	Yucatán	4. 10. 1824	337 020
México	4. 10 1824	975 019	Zacatecas	4. 10. 1824	475 863
Michoacan	4. 10. 1824	991 649	BajaCalifornia(Terr.)	—	52 244
Morelos	7. 4. 1869	179 814	Quintana Roo (Terr.)	25. 2. 1904	9 086
Nuevo León . . .	7. 5. 1824	368 929	Föderaldistrikt . . .	18 11. 1824	719 052
Oaxaca	31. 1. 1824	1 041 035		im ganzen	15 063 207

Staaten und Territorien	Zunahme in 10 Jahren an Zahl	Zunahme in 10 Jahren in Proz.	Bevölkerungs-dichte pro qkm	Hauptstadt	Einwohner
Aguascalientes	16 526	16,10	15,3	Aguascalientes	44 800
Campeche	— 747	— 0,86	1,8	Campeche	16 864
Chiapas	76 018	17,40	6,19	Tuxtla Gutierrez	10 217
Chihuahua	77 481	23,60	1,7	Chihuahua	39 061
Coahuila	70 714	23,80	2,2	Saltillo	35 063
Colima	12 859	19,33	13,2	Colima	25 148
Durango	65 853	17,80	4,0	Durango	34 085
Guanajuato	13 546	1,28	38,0	Guanajuato	35 147
Guerrero	16 232	28,43	9,4	Chilpancingo	7 848
Hidalgo	36 814	6,09	28,9	Pachuca	38 620
Jalisco	48 911	4,24	14,0	Guadalajara	118 799
México	40 556	4,34	42,1	Toluca	31 247
Michoacan	55 841	6,00	17,0	Morelia	39 160
Morelos	19 699	12,30	25,2	Cuernavaca	12 668
Nuevo León	40 992	12,50	6,0	Monterey	81 006
Oaxaca	92 402	9,75	11,3	Oaxaca	37 469
Puebla	71 323	7,00	34,5	Puebla	101 214
Querétaro	11 126	4,80	20,9	Querétaro	35 011
San Luis Potosí	49 316	8,56	10,04	San Luis Potosí	82 949
Sinaloa	26 798	9,03	4,5	Culiacán	13 578
Sonora	40 863	18,40	1,3	Hermosillo	14 518
Tabasco	23 874	15,00	7,0	S. Juan Bautista	12 084
Tamaulipas	30 305	14,00	3,0	Victoria	17 861
Tepic (Terr.)	21 739	14,50	6,4	Tepic	16 805
Tlaxcala	11 490	6,67	44,2	Tlaxcala	2 812
Veracruz	143 338	14,60	14,8	Jalapa	24 816
Yucatán	27 368	9,00	9,0	Mérida	61 999
Zacatecas	13 673	2,95	7,5	Zacatecas	25 905
Baja California (Terr.)	4 620	9,70	0,33	La Paz	5 456
Quintana Roo (Terr.)	—	—	0,18	Santa	2 000
Förderaldistrikt	177 536	32,80	48,0	México	470 659
Die Republik	1 455 948	10,7	7,58		

Die vorstehenden Tabellen beziehen sich alle auf das Jahr 1910, in welchem der letzte Zensus durchgeführt ist; heute sind die Ziffern infolge der Verschiebung der Einwohnerzahlen durch die Revolutionen sicherlich nicht mehr richtig, aber es ist kaum zu bezweifeln, daß sich die Lage wieder ähnlich stellen wird, sobald Ruhe und Frieden im Lande von neuem eingekehrt sein werden.

Die Staaten sind hier einfach alphabetisch geordnet, wobei Tepic seiner größeren Bedeutung wegen zu den Staaten gezählt worden ist; wenn wir sie dagegen geographisch ordnen, wie dies auch amtlicherseits geschieht, so sehen wir, daß das staatliche und wirtschaftliche Schwergewicht immer noch im Zentrum liegt, wenn es sich auch in letzterer Zeit etwas nach Norden zu verschieben scheint.*)

*) Als Nordstaaten werden angesehen: Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León; als Zentralstaaten: Durango, Zacatecas, Aguascalientes, San Luis Potosí, Guanajuato, Querétaro, Hidalgo, Föderaldistrikt, México, Morelos, Puebla, Tlaxcala; als Golfstaaten: Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo; als pazifische Staaten: Baja California, Sinaloa, Tepic, Jalisco, Colima, Michoacan, Guerrero, Oaxaca, Chiapas. Gegen diese Einteilung läßt sich zwar mancherlei einwenden; wir wollen hier gleichwohl im allgemeinen diese amtliche Einteilung beibehalten, weil auf ihr viele wirtschaftliche Berechnungen beruhen.

Wie schon erwähnt, werden alle Staaten durch gewählte Gouverneure, die Territorien dagegen durch seitens der Föderalregierung ernannte Jefes Politicos regiert. Überall ist durch die Verfassung die Kirche offiziell vom Staate getrennt, doch hat sie natürlich in den einzelnen Staaten je nach ihrer religiösen Richtung mehr oder weniger Einfluß.

Die Beziehungen zu auswärtigen Ländern unterstehen ganz der Föderalregierung. In Mexiko sind vertreten: durch eine Botschaft die Vereinigten Staaten; durch Gesandtschaften oder Geschäftsträger: Deutschland, Argentinien, Österreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, China, Kuba, Frankreich, Großbritannien, Guatemala, Honduras, Italien, Japan, Nicaragua, Norwegen, Rußland und Spanien; eine große Anzahl anderer Länder ist durch Konsulate repräsentiert oder durch Gesandtschaften, die nicht in Mexiko selbst ihren Sitz haben, sondern meistens in Washington. Deutschland hat in der Republik ein Generalkonsulat und 21 Wahlkonsulate und Vizekonsulate. Mexiko unterhält im Auslande: eine Botschaft (Washington) und Gesandtschaften in Guatemala-Salvador, Costa Rica-Nicaragua, Honduras, Brasilien, Uruguay, Argentinien, Chile-Bolivien-Peru-Colombia, Belgien, China, Kuba, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Norwegen, Österreich-Ungarn, Portugal, Rußland, Spanien. Außerdem unterhält es im Auslande 268 Konsulate, davon in Deutschland 17, die sich in Berlin, Bremen, Breslau, Chemnitz, Danzig, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Leipzig, Mainz, Mannheim, München, Nürnberg, Stettin und Stuttgart befinden.

Post, Heer und Marine unterstehen der Föderalregierung, obwohl auch die einzelnen Staaten Truppen unterhalten. Auf die Postverhältnisse werden wir weiter unten eingehen. Es ist sehr schwer, zur Zeit einen genauen Überblick über die Stärkeverhältnisse des Heeres zu erlangen. Nach der letzten Botschaft des Präsidenten an den Kongreß (15. September 1913) bestand das Landheer aus 182 Generalen, 1801 Chefs (der Irregulären), 5537 Offizieren und 84 985 Mannschaften; es hatte 23 071 Pferde und 10 409 Maultiere. Heute soll an Unteroffizieren und Mannschaften schon ein Bestand von 100 000 Mann vorhanden sein, der bis auf 150 000 Mann vermehrt werden soll. Über die genaue Zahl der Staatstruppen ist keine bestimmte Angabe zu erlangen, doch sollen etwa 12 000 Mann Rurales (berittene Landpolizei) vorhanden sein. Die Infanterie ist mit dem 7 mm-Mausergewehr bewaffnet, die Kavallerie mit Säbel und Karabiner (Mausersystem 7 mm); bei der Artillerie gibt es die verschiedenartigsten Systeme, doch sind fast alle moderne Schnellfeuergeschütze mit Rohrrücklauf von Kaliber 75 mm bis 80 mm, daneben eine Anzahl Gebirgsgeschütze und zahlreiche Maschinengewehre (Hotchkiß und Colt). Eine staatliche Patronenfabrik kann täglich etwa 25 000 Patronen anfertigen, neuerdings stellt man auch Granaten her. Das Heer wird nach dem Dekret vom 17. Dezember in 6 Armeekorps zu je 2 Divisionen eingeteilt (sobald nämlich die Zahl von 150 000 Mann erreicht ist), dazu kommen noch eine weitere Division und mehrere Korps von Aufklärern. Die Divisionen sind 10 000 Mann stark.

Die Marine ist sehr klein und besteht in ihren neueren Fahrzeugen aus 6 Kanonenbooten*).

*) „Tampico", „Veracruz", 1902 in den Vereinigten Staaten gebaut, beide 980 t, 16 kn Geschwindigkeit, vier 10 cm-Geschütze und sechs 5,7 cm-Geschütze, ein Torpedorohr; „Bravo",

Zur Ausbildung der Offiziere sind drei Schulen in der Bildung begriffen an Stelle der früheren zwei, nämlich die Escuela Militar Preparatoria, die Escuela Militar Profesional und die Escuela Superior de Guerra. Die erste soll Subalternoffiziere der drei Waffen heranbilden, die zweite entspricht ungefähr unseren Kriegsschulen, während die dritte die Generalstabsoffiziere ausbilden soll, etwa wie unsere Kriegsakademie. Neuerdings werden auch Avantageure zugelassen, die einen Frontdienst von 3 bis 6 Monaten zu verrichten haben, um dann nach Bestehen eines wissenschaftlichen Examens als Unterleutnants eingestellt zu werden. Ein großer Generalstab nach deutschem Muster ist im Entstehen begriffen. Für die Heranbildung der Seeoffiziere sorgt die Marineschule in Veracruz, zur Ausbildung steht ein Schulschiff, „Zaragoza", zur Verfügung.

Zum Verständnis der wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes ist ein kurzes Eingehen auf die Zusammensetzung der Bevölkerung unerläßlich. Die Hauptmasse des Volkes besteht aus Weißen, Mestizen, Vollblutindianern, wenigen Negern, Zambos und Mischlingen aus Philippinos, Negern und Indianern. Nach neueren Schätzungen (sichere Daten werden nie zu erhalten sein) besteht die Bevölkerung aus 19 v. H. Weißen, 43 v. H. Mestizen und 38 v. H. Vollblutindianern (die außerdem oben genannten Mischlinge kommen kaum in Betracht). Eine solche Einteilung läßt sich übrigens kaum durchführen, denn die Mischlinge weisen die allerverschiedenste Blutmischung auf. Ein großer Teil steht den Weißen sehr nahe, während ein anderer fast den Vollblutindianern gleichsteht. Nach meinen eigenen, auf zahlreichen und ausgedehnten Reisen gewonnenen Beobachtungen bin ich davon überzeugt, daß Abkömmlinge rein weißer Rasse verhältnismäßig selten sind, häufiger dagegen die ihnen nahestehenden Mestizen, und daß diese beiden Klassen zusammen wohl kaum mehr als 10 v. H. der Gesamtbevölkerung ausmachen, während die Vollblutindianer etwa 30 v. H. und die ihnen nahestehenden Mischlinge, Neger und Zambos usw. zusammen vielleicht 60 v. H. betragen. Die Zahl der neuerdings eingewanderten Europäer läßt sich heute auch nicht annähernd schätzen, da eine starke Veränderung infolge der letzten Revolutionen eingetreten ist; die Zahlen des Zensus von 1910, welche einen Anhalt bieten könnten, sind noch nicht vollständig veröffentlicht worden. An Deutschen dürften mit Einschluß der Frauen und Kinder wohl etwas über 4000 in der Republik leben (nach der amtlichen Statistik des Generalkonsulats); wir werden darauf noch später zurückkommen.

Die Grundlage des Wirtschaftssystems ist in Mexiko stets die Landwirtschaft gewesen, obwohl der Bergbau für die Ausfuhr einen beträchtlichen Beitrag liefert. Schon ein Vergleich der in den einzelnen Berufszweigen beschäftigten Menschen zeigt die Bedeutung des Ackerbaues. Nach dem Zensus von 1900 (die Zahlen von 1910 stehen noch aus) beschäftigten sich mit Ackerbau 3157000 Personen, mit Industrie und Gewerbe 758000, mit Handel 238000, mit Bergbau 97000, mit Verkehrswesen 58000. Leider beruhen die Zahlenangaben über die Produktion in Beziehung

„Morelos", 1904 in Italien gebaut, 1200 t, 15 kn Geschwindigkeit, 2600 PS., zwei 10 cm-Geschütze und sechs 5,7 cm-Geschütze; „General Guerrero", „Progreso", 1908 in England gebaut, 1880 t, 12 kn Geschwindigkeit, 1200 PS., sechs 10 cm-Geschütze und zwei 5,7 cm-Geschütze. Dazu kommt noch das alte Schulschiff „Zaragoza", 1892 gebaut, 1200 t, 12 kn Geschwindigkeit, 1500 PS., sechs 12 cm- und zwei 5,7 cm-Geschütze, zwei 3,7 cm-Revolverkanonen.

auf die landwirtschaftlichen Erzeugnisse ganz und gar auf Schätzungen, abgesehen von einigen wenigen, welche fast ganz zur Ausfuhr kommen. Erst neuerdings hat man versucht, wirkliche Statistiken zu veranstalten, die aber infolge der politischen Zustände noch kein Resultat ergeben haben. Die im folgenden beigebrachten Zahlen haben also nur einen relativen Wert.

Das wichtigste Erzeugnis des mexikanischen Ackerbaues ist der Mais. Man schätzt, daß die normale Ernte in der Republik etwa 32 Mill. hl im Werte von ungefähr 100 Mill. Pesos beträgt. Er wird fast in allen Teilen des Landes angebaut, da er sowohl in den Tropen wie in den kälteren Gegenden zu gedeihen pflegt. Er bildet das wichtigste Nahrungsmittel des Volkes. Infolge der mangelhaften Methoden der Landwirtschaft reicht die Ernte selten für den Bedarf aus, und häufig müssen große Mengen eingeführt werden, hauptsächlich aus den Vereinigten Staaten. In guten Jahren beträgt der Wert des eingeführten Mais nur etwa 100000 Pesos (1908/09: 105664 Pesos), in schlechten dagegen über 5 Mill. (1909/10: 5512054) Pesos. Bedeutend geringer ist der Anbau von Weizen und Gerste; Roggen und Hafer werden nur stellenweise und in ganz geringen Mengen angebaut. Die Weizenernte beträgt normal etwa 300000 t im Werte von 25 Mill. Pesos, doch fällt sie sehr häufig schlecht aus, so daß der Bedarf zum Teil im Auslande gedeckt werden muß. Viel geringer ist der Ertrag an Gerste (etwa 2 Mill. hl im Werte von 5 Mill. Pesos); die inländische Gerste wird größtenteils als Viehfutter verwendet, während Gerste zu Brauereizwecken hauptsächlich aus den Vereinigten Staaten, Deutschland und Österreich eingeführt wird (in Form von Malz).

Von nicht so großer, aber immerhin ziemlicher Bedeutung ist der Reisbau; er wird hauptsächlich in Colima und Morelos, in geringerem Maße auch in Tabasco betrieben; die jährliche Erzeugung dürfte 25000 t im Werte von nahezu 3 Mill. Pesos übersteigen. Der Reis wird teils im Lande verbraucht, teils ausgeführt, hauptsächlich nach Großbritannien, Deutschland und den Vereinigten Staaten.

Von großer Wichtigkeit ist für die Republik die mexikanische Bohne (frijol), neben dem Mais das hauptsächliche Volksnahrungsmittel. Sie ist von so ausgezeichnetem Geschmack, daß auch fast alle Ausländer sie gern essen. Beinahe in allen Staaten, hauptsächlich jedoch in Veracruz und Jalisco, wird sie angebaut, und sie bildet einen nicht unbedeutenden Ausfuhrgegenstand. Im Jahre 1909/10 bewertete sich die Ausfuhr auf 1019498 Pesos; sie geht besonders nach Kuba, Spanien und den Vereinigten Staaten, ein kleiner Teil auch nach verschiedenen Ländern Europas. Die Gesamternte wird auf nahezu 2 Mill. hl im Werte von etwa 11 Mill. Pesos geschätzt.

Von Bedeutung ist in den letzten Jahren auch der Anbau der spanischen Kichererbse (garbanzo) geworden, die in großen Mengen nach Spanien und Kuba ausgeführt wird.

Stark zugenommen hat der Anbau von Baumwolle, hauptsächlich im südlichen Teile der Nord- und im nördlichen der Zentralstaaten, obwohl Baumwolle auch in verschiedenen Teilen der Westküste erzeugt wird. Die Gesamternte dürfte durchschnittlich einen Wert von 30 bis 35 Mill. Pesos haben, wird doch die diesjährige Ernte der Lagunaregion allein auf nahezu 25 Mill. Pesos geschätzt. Unter den Baumwollbauern sind zahlreiche Ausländer, darunter auch mehrere Deutsche.

Unter den rein subtropisch-tropischen Pflanzen, welche in Mexiko angebaut werden, steht das Zuckerrohr voran; verarbeitet wird es zu weißem Zucker, braunem Zucker und Schnaps. Die Zuckerproduktion beträgt in normalen Jahren heute wohl schon 150 000 t im Werte von 25 Mill. Pesos, wovon ein Teil hauptsächlich nach Großbritannien ausgeführt wird. Auch der Zuckerbau ist zum Teil in Händen von Ausländern, vor allem Spaniern.

Sehr wichtig ist der mexikanische Kaffeebau. Das bedeutendste Anbaugebiet befindet sich in Chiapas. Die betreffenden Ländereien sind zum größten Teil in deutschen Händen, oder die Besitzer arbeiten mit deutschem Kapital; deutsche Kaffeepflanzungen gibt es aber auch in anderen Staaten, z. B. Oaxaca und Veracruz. Die schlechteren Sorten werden im Lande verbraucht, das Beste wird nach Deutschland, Frankreich und Großbritannien ausgeführt, eine große Menge geringerer Sorten geht nach den Vereinigten Staaten. Der Wert des ausgeführten Kaffees übersteigt im allgemeinen 20 Mill. Pesos.

Von nicht geringer Bedeutung ist auch der Tabakbau*) und die Ausfuhr von unbearbeitetem Tabak.

Bearbeiteter Tabak wird bedeutend weniger ausgeführt; die Hauptmenge geht nach Frankreich und England, etwas auch nach Deutschland (1909/10: 15 411 kg). Der exportierte Tabak ist aber nur ein kleiner Teil der Produktion, der größte Teil wird in Mexiko selbst verbraucht. Nach der Statistik des Jahres 1909/10 waren im Lande 451 Zigaretten- und Zigarrenfabriken vorhanden, welche für Zigaretten 8 551 307 kg, für ordinäre Zigarren (recortados) 168 621 kg, für bessere Zigarren 276 809 kg, für Pfeifentabak 75 771 kg verarbeiteten. Die Statistik ist ziemlich richtig, da aller verarbeitete Tabak eine besondere Stempelsteuer bezahlt; allerdings gibt es noch eine Reihe von kleinen Fabrikanten, welche Zigarren und Zigaretten herstellen und die Zahlung der Steuer zu umgehen verstehen, doch ist die dabei in Frage kommende Menge nicht besonders groß und eine Schätzung derselben unmöglich.

Der Tabakbau liegt hauptsächlich in Händen von eingeborenen Großkapitalisten, doch gibt es in San Andrés Tuxtla, Ver., auch verschiedene Holländer und Deutsche,

*) Die im folgenden erwähnten Ziffern verdanke ich Herrn Paul Stelter, einem Tabakexporteur in Mexiko.

Produktionsgebiet	Ernten in Arrobas (eine Arroba = 11,5 kg)	Ausgeführt werden:
Tepic	etwa 300 000	etwa 30 000 Arrobas nach Kanada
Cordoba, Ver.	„ 200 000	„ 40 000 „ „ Deutschland, wenn billig
Tlapacoyam, Ver.	„ 200 000	„ 10 000 „ „ Deutschland und Holland
San Andrés Tuxtla, Ver.	„ 100 000	„ 70 000 „ „ „ „ „ helle Farben nach Deutschland
Valle Nacional, Ojitlan, Ozumacin, Playa Vicente (Oax. Ver.)	„ 50 000	„ 10 000 „ „ wenig nach Tampa
Simojovel, Chiapas	„ 60 000	„ — hiervon wird nichts ausgeführt
Tabasco	„ 40 000	„ — „ „ „ „
Michoacan und Huasteca, San Luis Potosí	„ 50 000	„ — „ „ „ „
Gesamtproduktion	1 000 000	Ausfuhr 160 000 Arrobas

welche Tabakbau im großen betreiben. Sie haben sich ein großes Verdienst um das Land erworben durch die Einführung der künstlichen Düngung. Der Tabakbau ging nämlich seit 1904 von 1,5 Mill. Arrobas auf 1 Mill. herunter, was auf unfachmännischen Raubbau zurückzuführen war. 1906 verteilte eine deutsche Düngerimportfirma kostenlos Kunstdünger an die Tabakfabrikanten, doch machten hiervon nur die Deutschen Gebrauch, die dann in den nächsten Jahren auf eigene Rechnung weitere Versuche anstellten und nach zwei Jahren vortreffliche Resultate erzielten; dann folgten auch die mexikanischen Tabakbauer dem gegebenen Beispiel, wenigstens teilweise. Der Tabakbau ist für Deutschland also nicht nur wegen der ziemlich starken Ausfuhr dorthin wichtig, sondern auch wegen des stetig steigenden Verbrauchs an Kunstdünger, der ausschließlich aus unserer Heimat eingeführt wird.

Von großer Wichtigkeit ist der Anbau des Sisal (Henequén), wenn auch Mexiko mit diesem Produkt nicht mehr wie früher den Weltmarkt beherrscht. In den letzten Jahren war der Preis so weit zurückgegangen, daß kaum noch eine gewinnbringende Produktion in dem Hauptbezirk, dem Staate Yucatán, möglich war; doch haben sich neuerdings die Verhältnisse gebessert, was zum Teil auf die reichen Getreideernten in den Vereinigten Staaten und Kanada, teilweise auch auf die in Mexiko versuchte Henequén-Valorisation zurückzuführen ist; allerdings besteht hier immer noch eine starke Überproduktion. Im Jahre 1909/10 betrug der Ausfuhrwert von Sisalfaser 22 096 232 Pesos, während er im Jahre 1906/07 einen Wert von 31 440 246 Pesos hatte. Die Hauptmasse, fast 95 v. H. des Henequén geht nach den Vereinigten Staaten, wo er zur Herstellung von Seilen, besonders für die Getreideernten, verwendet wird. Neben dem Henequén werden noch weitere Faserpflanzen angebaut, unter denen die wichtigste der sogenannte Ixtle ist; die Produktion ist im Steigen begriffen und bewertete sich 1909/10 auf 8 090 721 Pesos. Auch hier sind die Vereinigten Staaten die Hauptabnehmer, doch kommt Deutschland schon an zweiter Stelle.

Können an dieser Stelle auch nur die wichtigsten landwirtschaftlichen Produkte in Betracht gezogen werden, so müssen hier doch noch einige Pflanzenerzeugnisse Erwähnung finden, welche nicht durch Kultur, sondern von wildwachsenden Pflanzen gewonnen werden. Hierzu gehört in erster Linie der Gummi. In Mexiko wächst ein Gummibaum, die Castilloa, wild; der Ertrag an Gummi wird für 1910/11 auf 21 Mill. Pesos geschätzt; der Anbau der Pflanze hat bisher kein günstiges Ergebnis gehabt. Außerdem wächst in den früher als ganz wertlos angesehenen Wüstengegenden des Nordens eine gummihaltige Pflanze, der Guayule, nämlich in den Staaten San Luis Potosí, Coahuila, Zacatecas, Durango und Chihuahua, welche sich als ungeheuer wertvoll erweisen sollte; deutschem Fleiß und deutscher Erfindungsgabe ist es zuerst gelungen, aus diesem unansehnlichen Strauch ein brauchbares Produkt herzustellen, wenn auch sein Gummigehalt den Eingeborenen schon seit langem bekannt war. Im Jahre 1910/11 wurde Guayule im Betrage von 12 Mill. Pesos ausgeführt, wovon ein bedeutender Teil nach Deutschland ging.

Nicht unbedeutend ist auch die Vanilleproduktion, man schätzt ihren Wert auf fast 5 Mill. Pesos. Fast alle Vanille stammt aus dem Staate Veracruz, besonders aus den Bezirken von Papantla und Misantla. Die Vanille wird nach den Vereinigten Staaten und Frankreich ausgeführt.

Von gewisser Wichtigkeit ist auch der aus dem Saft des Sapotebaumes

(Achras sapota) gewonnene Chicle, der hauptsächlich in den Vereinigten Staaten zu Kaugummi verarbeitet wird. Der im Jahre 1909/10 ausgeführte Chicle hatte einen Wert von 3 409 567 Pesos; der größte Teil davon ging nach den Vereinigten Staaten und Kanada.

Ein wichtiges Produkt ist auch die Besenwurzel (raíz de zacaton), sie wird zur Herstellung von Besen und Bürsten verwendet. Die Gesamtausfuhr belief sich im Jahre 1909/10 auf 2 734 585 Pesos, wovon der bei weitem größte Teil in fast gleichen Beträgen nach Deutschland und Frankreich ging.

Zu erwähnen ist schließlich noch eine ziemlich bedeutende Ausfuhr an Medizinalpflanzen, wie Zarzaparilla, Jalapawurzel; hierfür sind die Vereinigten Staaten und Deutschland die besten Abnehmer.

Neben dem Ackerbau ist für Mexiko die Viehzucht von ungeheurer Bedeutung. Sie wird fast im ganzen Lande in großem Maßstabe getrieben, besonders aber in den Ebenen am Fuße der großen Gebirge und auf den ausgedehnten Flächen im Inneren der nördlichen Staaten. Leider gibt es über ihre Ausdehnung keine zuverlässige Statistik. Nach einer der letzten amtlichen Schätzungen waren im Lande vorhanden: 5 124 457 Stück Rindvieh, 859 127 Pferde, 334 435 Maulesel, 287 991 Esel, 3 424 430 Schafe, 4 206 011 Ziegen und 616 139 Schweine. Diese dürften einen Wert von 120 Mill. Pesos darstellen. Wahrscheinlich war aber die Zahl vor Beginn der Revolutionen viel größer; wie es jetzt damit steht, läßt sich auch nicht annähernd ermessen, da unendlich viel nutzlos zerstört worden ist. Der größte Teil dieser Tiere und der von ihnen stammenden Produkte dient dem heimischen Verbrauch, immerhin wurden aber im Jahre 1909/10: 193 321 Stück Großvieh nach den Vereinigten Staaten und Guatemala ausgeführt. Viel bedeutender ist die Ausfuhr an Rinderhäuten (ungegerbt); 1909/10 wurden solche im Wert von 7 989 187 Pesos ausgeführt, wovon der größte Teil nach den Vereinigten Staaten, ziemlich beträchtliche Mengen auch nach Deutschland und Frankreich gingen. Ziegenfelle wurden im Betrage von 4 016 230 Pesos ausgeführt; hierin sind der Hauptabnehmer die Vereinigten Staaten.

Sehr mangelhaft ist in Mexiko die Forstwirtschaft organisiert, eigentlich ist sie nur auf dem Papier vorhanden, so daß durch sinnloses Holzfällen die zum Teil noch recht ausgedehnten Wälder in nicht allzulanger Zeit vernichtet sein werden. Glücklicherweise verhindern heute noch die große Entfernung von den Bahnen und der Mangel an flößbaren Flüssen die vollständige Vernichtung der Bestände. Die Ausfuhr an Bau- und Edelhölzern ist andauernd im Steigen begriffen, 1905/06 wurde sie auf 1 691 798 Pesos, 1909/10 bereits auf 2 492 362 Pesos bewertet. Wälder mit gutem Bauholz sollen heute noch eine Fläche von 8 bis 10 Mill. Hektar bedecken. Nicht unbedeutend ist auch die Ausfuhr von Farbhölzern, die sich im Jahre 1909/10 auf 409 196 Pesos bezifferte.

Eines der wichtigsten Kapitel der mexikanischen Produktionen ist ferner der Bergbau. Schon bald nach seiner Eroberung durch die Spanier erlangte Mexiko seines Erzreichtums wegen einen großen Ruf. Man darf wohl sagen, daß fast alle Silbererzgebiete, die heute von einiger Wichtigkeit sind, bereits den Spaniern bekannt waren; an manchen Stellen konnten sie allerdings nur die allerreichsten Gänge ausbeuten, weil sich infolge der mangelhaften Verkehrsmittel die Produktion zu sehr ver-

teuerte. Erst gegen Ende der spanischen Herrschaft ging die Erzgewinnung sehr zurück und noch mehr zu Beginn der Republik, was zum Teil auf kriegerische Ereignisse, zum anderen auf den Mangel an Arbeitern infolge der bürgerlichen Gleichstellung der Indianer zurückzuführen ist. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts ist die Erzgewinnung, besonders unter der Regierung des Präsidenten Porfirio Diaz, wieder riesig angewachsen, und nicht nur auf dem Gebiete des Silberbergbaus, sondern auch auf dem anderer Erze, wie Gold, Kupfer, Blei, Antimon und Zink. Hierbei sprachen nicht nur die allgemeine Entwicklung des Landes und das Herbeiströmen fremden Kapitals mit, sondern in dem gegenwärtigen Jahrhundert auch nicht zum wenigsten der Ausbau der Verkehrslinien und die Einführung verbesserter metallurgischer Arbeitsweisen, beim Silber in Sonderheit die Einführung der Cyanidierung der Erze. Dadurch ist es möglich geworden, an günstig gelegenen Orten selbst noch Erze von niederem Gehalt zu bearbeiten und an abgelegenen Gebieten alle besseren Erze auszunutzen, die vorher wegen der hohen Transportkosten brach liegen mußten. Mexikos*) Hauptprodukt ist von jeher das Silber gewesen, und die Förderung ist trotz der Entwertung des Metalles in den letzten 25 Jahren fast stetig gestiegen. Einen Höhepunkt erreichte sie 1903/04, als die mexikanische Gewinnung etwa 37 v. H. der Weltproduktion betrug. Im Jahre 1910/11 betrug der Wert des geförderten Silbers nahezu 81 Mill. Pesos, wovon über 76 Mill. Pesos ausgeführt wurden. Die Hauptabnehmer sind die Vereinigten Staaten und nach ihnen Großbritannien, Belgien und Deutschland.

Mit Riesenschritten ist im letzten Jahrzehnt die Goldproduktion in die Höhe gegangen; während sie im Jahre 1899/1900 nur etwa 15 Mill. Pesos betrug, erreichte sie im Jahre 1910/11 einen Wert von nahezu 50 Mill. Pesos, wovon über 42 Mill. Pesos ausgeführt wurden. Die Hauptmenge des Goldes kommt in Mexiko mit Silber zusammen vor. Die außerordentliche Vergrößerung der Produktion in den letzten Jahren (etwa von 1903 ab) ist in erster Linie auf die Einführung des Cyanidierungsprozesses zurückzuführen. Die goldfördernden Staaten sind also im allgemeinen dieselben wie beim Silberbergbau, doch wird Gold allein auch in ziemlich bedeutender Menge in den Staaten Sonora, Sinaloa, Mexiko, Oaxaca, Guerrero gefunden.

Gewaltig angewachsen ist in den letzten Jahren auch die Kupferproduktion trotz des zeitweilig sehr starken Preisrückganges. Im Jahre 1910/11 hatte das in Mexiko geförderte Kupfererz und metallische Kupfer einen Wert von 26 300 228 Pesos. An Menge hat sich die Produktion seit 1905 um mehr als 50 v. H. gehoben. Die Hauptkupferminen befinden sich in Sonora (Cananea) und in Baja California (El Boleo); außerdem aber gibt es in den verschiedensten Teilen der Republik eine große Anzahl kleinerer Minen, welche zur Produktion nicht unerheblich beitragen. Der größte Teil des Kupfers wird ausgeführt, und zwar sind die Hauptkäufer die Vereinigten Staaten, Großbritannien und Frankreich.

Ziemlich bedeutend zugenommen hat in den letzten Jahren auch die Bleiausbeute. Sie bewertete sich im Jahre 1910/11 auf 6 539 098 Pesos, während sie 1905/06

*) Die hauptsächlichsten Staaten für Silberbergbau sind: Hidalgo, Guanajuato, Zacatecas, Chihuahua, Durango, Oaxaca, Sonora, Sinaloa und San Luis Potosí, doch gibt es ergiebige Minen auch in anderen Staaten, wie z. B. Nuevo León, das bergmännisch noch kaum erschlossen ist.

kaum einen Wert von 5 Mill. Pesos erreichte. Das Metall kommt zum größten Teil als silberhaltiges Bleierz vor und wird besonders in Durango und Chihuahua gefunden. Blei wird hauptsächlich nach den Vereinigten Staaten ausgeführt, daneben auch nach Großbritannien, Belgien und Deutschland.

Sehr stark erhöht hat sich seit etwa zehn Jahren die Ausbeute an Antimon, dessen Hauptlagerstätten sich im Staate San Luis Potosí befinden. Im Jahre 1909/10 belief sich die Ausfuhr dieses Metalls auf 2 187 470 Pesos, und man kann wohl annehmen, daß dies die ganze Ausbeute war, da es im Lande kaum verwendet wird. 1905/06 betrug der Ausfuhrwert nur etwas über 1 Mill. Pesos. Fast das gesamte Antimon geht heute nach England, während früher (noch 1908) beinahe alles nach Deutschland ging.

Stark zugenommen hat in den letzten Jahren die Produktion von Zink, derartig, daß sich die Vereinigten Staaten gezwungen sahen, die Einfuhr des Erzes durch einen Zoll zu unterbinden. 1910/11 betrug der Wert der Ausbeute trotzdem noch 899925 Pesos, und voraussichtlich wird er sich später noch weiter heben, da die Ausbeutung der Zinkerze kaum begonnen hat. Zink kommt hauptsächlich in Chihuahua vor, doch scheint es auch in Nuevo León in ziemlichen Mengen vorhanden zu sein, ohne daß es bisher zu einer ernsthaften Ausbeutung gekommen wäre. Ausgeführt wird das Metall in erster Linie nach den Vereinigten Staaten, daneben auch nach Belgien, Deutschland und England.

In Mexiko werden noch mancherlei andere Erze ausgebeutet, wie Quecksilber, Eisen, Schwefel usw., doch ist die Produktion gering, teils weil die Lagerstätten nicht sehr ergiebig sind, teils aber auch, wie z. B. beim Eisen, weil die heimische Industrie noch nicht genügend entwickelt ist. Bedeutender war im letzten Jahrzehnt bereits die Kohlenförderung im Staat Coahuila, doch hat sie stark unter den revolutionären Bewegungen gelitten; die gesamte Produktion wurde im Lande verbraucht, konnte aber bei weitem nicht den Bedarf decken.

Neuerdings ist in Mexiko der Kohle ein äußerst gefährlicher Wettbewerber erstanden im Petroleum. Noch vor 10 Jahren gab es eine Petroleumindustrie in der Republik überhaupt nicht, obwohl bereits zahlreiche Bohrungen gemacht worden waren. Seit jener Zeit sind jedoch verschiedene gute Quellen erbohrt worden, und die Produktion ist in geradezu überraschender Weise gestiegen. Leider fehlt es an einer amtlichen Statistik der Produktion, doch wurde schon 1907 nach zuverlässigen privaten Nachrichten etwa 1 Mill. Faß (zu 160 Liter) Petroleum gewonnen. In den nächsten Jahren hielt sich die Ausbeute zwischen 2,5 und 3,5 Mill. Faß, während sie 1911 schon auf 11 Mill. Faß stieg, und für das Jahr 1913 schätzt man sie auf 45 Mill. Faß. Das bedeutet, wenn man den Wert pro Faß auf nur 1 Peso ansetzt, etwa 45 Mill. Pesos, also fast soviel, wie die gesamte Goldausbeute in den besten Jahren! Unter den mexikanischen Quellen befindet sich eine (Llano del Potrero, in englischen Händen), welche wohl die größte tägliche Ausbeute der Welt geliefert hat, nämlich schätzungsweise 160000 Faß an einem Tage. Später ist sie etwas zurückgegangen, hat aber doch noch lange Zeit hindurch täglich 100000 Faß geliefert. Heute, nach 3 Jahren, soll sie immer noch 50000 Faß täglich geben. Eine ähnlich starke Quelle befindet sich in Händen einer amerikanischen Gesellschaft. Die besten Petroleumquellen sind bisher im Staate Veracruz zwischen Tampico und Tuxpam, nahe an der Goldküste, gefunden worden,

doch weiß man in der Tat noch nicht, wie weit sich die Petroleumregion erstreckt, da die Industrie sich erst in ihrem Anfange befindet. In Wirklichkeit sind Anzeichen für das Vorkommen von Petroleum fast an der ganzen Golfküste von Tamaulipas bis Tabasco vorhanden. Außerdem kommt es an einigen Stellen der pazifischen Küste vor, doch liegen über die Ergiebigkeit noch keine genaue Nachrichten vor.

Die hauptsächlichsten Bergwerke Mexikos befinden sich in den Händen amerikanischer, englischer und französischer Gesellschaften. Nur eine einzige große deutsche Gesellschaft arbeitet auf diesem Felde. Auch die Hüttenwerke sind zum weitaus größten Teile in amerikanischem Besitz. Immerhin ist hier für die Zukunft noch ein weites Feld für deutsche Kapitalanlagen.

Haben wir uns bisher mit der Erzeugung von Rohprodukten in Mexiko beschäftigt, so wollen wir nun betrachten, inwieweit diese schon im Lande verarbeitet werden. Wie in den meisten Ländern hat sich die Industrie auch hier aus Kleinbetrieben entwickelt, ja in der Tat ist immer noch ein großer Teil Kleinbetrieb, allerdings unter Benutzung neuester Arbeitsweisen und maschineller Einrichtungen. Hindernisse für eine starke Entwicklung der heimischen Industrie waren bisher der Mangel genügend großen Verbrauchs im Lande, das Fehlen abbauwürdiger Kohlenlager im Zentrum und Süden und die Notwendigkeit, alle technischen Angestellten unter Bezahlung großer Gehälter aus dem Auslande heranzuziehen. In Zukunft wird sich manches ändern, weil das einheimische Petroleum einen Ersatz für die Kohle bilden wird und weil man mehr und mehr die in den atlantischen Gebirgen vorhandenen Wasserkräfte auszunützen beginnt. Wie weit es allerdings möglich sein wird, den heimischen Verbrauch zu heben, bleibt noch eine offene Frage, und die technischen Kräfte wird man auch noch auf lange hinaus aus dem Auslande holen müssen. Infolge dieser Hindernisse steckt die für den Inlandsverbrauch arbeitende Industrie immer noch in den Kinderschuhen. Wirkliche Großbetriebe sind nur in geringer Zahl vorhanden.

Am meisten entwickelt ist die Textilindustrie und besonders die Fabrikation von Baumwollstoffen. Das ist darauf zurückzuführen, daß der weitaus größte Teil des Volkes, nämlich alle Indianer und die ihnen nahestehenden Mestizen, sich ausschließlich mit Baumwollstoffen bekleiden. Infolge dieses starken heimischen Verbrauchs bestanden Baumwollwebereien bereits zu spanischer Zeit, und die von ihnen gelieferten Gewebe hatten einen nicht unbedeutenden Gesamtwert. Im Bezirk von Puebla betrug u. a. der Wert der jährlichen Erzeugung am Anfange des 19. Jahrhunderts etwa 1 500 000 Pesos, in Querétaro arbeiteten 20 größere und 300 kleinere Baumwoll- und Wollspinnereien, die 200 Meister und 1500 Arbeiter beschäftigten, während es in Puebla etwa 1200 Kattunmacher gab. Aus diesen Anfängen hat sich heute eine bedeutende, ganz moderne Industrie entwickelt. Im Jahre 1910 gab es in Mexiko 142 Baumwollfabriken mit 702 874 Spindeln und 25 017 Webstühlen, 41 Druckereimaschinen und 31 963 Arbeitern, die 34 736 t Baumwolle verarbeiteten und 13 936 260 Stück Stoff (jedes zu 27 m Länge) erzeugten. Der Wert der von den Fabriken erzeugten Stoffe wird auf 50 651 357 Pesos angegeben. Trotz dieser Entwicklung der Industrie wurden im Jahre 1909/10 aus dem Auslande Baumwollenwaren im Betrage von 9 645 701 Pesos bezogen, von denen für etwa 1,5 Mill. Pesos aus Deutschland kamen.

Viel weniger bedeutend ist die Wollindustrie. Sie wurde allerdings schon im Jahre 1541 eingeführt, wurde aber jahrhundertelang nur als Hausindustrie und Handwerk im kleinen betrieben, doch gab es schon am Anfange des 19. Jahrhunderts eine ganze Reihe größerer Fabriken. Heutzutage befinden sich ziemlich bedeutende Wollwebereien in den Staaten Mexiko, Aguascalientes, Durango, Guanajuato, Hidalgo, Puebla und Chihuahua. Die größte besteht in Tlalnepantla (Mexiko) in der Nähe der Hauptstadt der Republik, sie liefert recht gute Stoffe für Anzüge, Teppiche und Wolldecken. Diese Industrie wäre jedenfalls noch sehr entwicklungsfähig, doch müßte damit eine Verbesserung der Schafzucht Hand in Hand gehen. Über die erzeugten Mengen gibt es leider keine zuverlässige Statistik, feststeht indes jedenfalls, daß sie bei weitem nicht für den Bedarf ausreichen. 1909 bis 1910 wurden Wollwaren im Betrage von 4 138 322 Pesos eingeführt, wovon etwa 750 000 Pesos auf die Einfuhr aus Deutschland entfallen.

Noch unbedeutender sind die Jute- und Leinenwebereien, von denen nur drei mit Großbetrieb arbeiten.

Von großer Bedeutung für Mexiko ist die Zuckerindustrie. Heute bestehen im Lande über 2000 Zuckerfabriken, doch sind diese von sehr verschiedener Größe und Einrichtung. Neben ganz kleinen, durchaus altmodischen Betrieben, die jedenfalls die Hauptzahl bilden, gibt es auch ganz große und durchaus moderne, wenigstens was die maschinelle Einrichtung angeht. Recht mangelhaft ist dagegen immer noch die chemische Untersuchung in den Fabriken, und zwar auch in denjenigen größten Stils. Über die Produktion sind bereits einige Zahlen bei Gelegenheit der Besprechung des Ackerbaues beigebracht.

Recht gut hat sich im Lande die Brauindustrie entwickelt, da das Bier heute schon fast allgemein genossen wird. Es gibt im Lande etwa 40 Brauereien, wovon die meisten allerdings recht klein sind. Die bedeutendsten darunter sind diejenigen in Toluca, Mexiko, Monterey, Orizaba; von diesen ist die erste rein deutsch, die zweite deutsch-amerikanisch, die dritte gehört Mexikanern, die vierte Franzosen, doch sind auch in den beiden letzteren Deutsche als Brauer angestellt.

Branntwein- und Alkoholbrennereien sind sehr zahlreich, aber meistens von geringer Bedeutung, doch gibt es auch einige größere Unternehmungen. Eine bedeutende Industrie ist diejenige des Pulque, eines gegorenen Getränkes, das aus dem Safte der Agave hergestellt wird. Die Fabrikation geschieht meist in ziemlich primitiver Weise auf den großen Landgütern, wo der Anbau der Agave (Maguey) betrieben wird.

Weinbau gibt es merkwürdigerweise in Mexiko nur in ganz geringem Maße, obwohl die Rebe an zahlreichen Stellen gut gedeihen würde. Etwas Wein wird bei Parras in Coahuila gebaut, andere Anpflanzungen finden sich in demselben Staat, in Zacatecas (Cedros) und in Baja California, wo die Weinkelterei bereits im 18. Jahrhundert durch die Jesuiten eingeführt wurde.

Ziemlich bedeutende Fortschritte hat in den letzten 20 Jahren die Papierfabrikation gemacht. Diese Industrie wurde bereits vor etwa 60 Jahren durch den Engländer Benfield in Mexiko eingeführt; allerdings gab es schon vor ihm Papiermühlen, sogar bereits zu spanischer Zeit, doch stellten diese nur Zigaretten- und ganz grobe Druck- und Schreibpapiere her, und ihre Erzeugnisse deckten kaum ein

Zwanzigstel des Bedarfs. Die von Benfield begründeten Fabriken gingen später in andere Hände über, und 1898 wurde von einer französisch-mexikanischen Gesellschaft eine große Papiermühle nahe bei der Hauptstadt gegründet, die später noch eine bereits vorhandene ankaufte. Während erstere Fabrik hauptsächlich Zeitungspapier erzeugt, fabriziert die andere besonders Pack- und Schreibpapier. Beide zusammen sollen 1908 bereits 20 000 Tonnen Papier auf den Markt gebracht haben. Im ganzen sollen heute 12 Papiermühlen und eine Kartonfabrik in der Republik vorhanden sein; zwei derselben, nahe der Hauptstadt gelegen, gehören Deutschen. Auch heute noch kann die einheimische Fabrikation den Bedarf nicht decken, besonders was feinere Papiere anbetrifft. 1910/11 wurden für die Papierfabrikation Holzbrei im Werte von 909 724 Pesos sowie Papier und Karton im Betrage von 2 084 630 Pesos eingeführt.

Im Aufschwunge begriffen war in den letzten Jahren auch die Stahl- und Eisenindustrie. Eine solche bestand in kleinem Maßstabe schon seit langer Zeit, doch gibt es bis jetzt in der ganzen Republik nur ein einziges großes Eisen- und Stahlwerk (in Monterey), das mit mexikanischem Kapital gegründet ist, aber unter deutscher technischer Leitung steht. Die Fabrik erzeugt Eisen in Stangen, Träger, Schienen u. dgl.; sie besitzt ihre eigenen Kohlen- und Eisenbergwerke. Außerdem gibt es noch eine Reihe kleinerer Eisenwerke.

An sonstigen Industrien im Lande sind noch zu nennen: Zementfabriken, Glas-, Porzellan- (in beiden werden nur geringere Waren hergestellt), Schuhfabriken, eine ziemlich bedeutende Möbelfabrik, einem Deutschen gehörig, und eine Dynamitfabrik, die sich in französischen Händen befindet. Unter der außerordentlich großen Zahl von Seidenfabriken gibt es nur wenige mit Großbetrieb, wovon die bedeutendste in Gomez Palacio ist und einer mexikanischen Gesellschaft gehört. Zu den bedeutenderen Seidenfabriken gehört auch eine deutsche in Torreon.

Die meisten übrigen Industrien weisen nur Kleinbetriebe auf. Manche unter diesen sind jedoch insofern von Interesse, als sie beweisen, daß der Eingeborene ein großes Geschick zu feineren Arbeiten hat; zu diesen gehören insbesondere die Töpferei, das Lederpunzen, Silberfiligranarbeiten, Wachsmodellieren u. a. m. Diese Industrien sind schon lange in Mexiko heimisch, und die darin erzielten Erfolge zeigen, daß es dem Mexikaner nur an tüchtigen Lehrern und neuen Vorbildern fehlt, um darin Gutes zu leisten.

Bevor wir auf den Handel Mexikos im engeren Sinne eingehen, müssen wir einen Blick auf das Bankwesen werfen. Das mexikanische Bankgesetz stammt aus dem Jahre 1897. Es erkennt drei Arten von Banken an, nämlich Emissionsbanken, Hypothekenbanken und Finanzierungsbanken, welche die Aufgabe haben, der Industrie und Landwirtschaft zu helfen, indem sie, unter Ausgabe von Schatzscheinen, Anleihen auf kurze Zeit gewähren, jedoch auf längere Zeit als die gewöhnlichen Handelsdarlehen. Die Höchstfrist der von den Finanzierungsbanken zu gewährenden Anleihen ist nach dem Gesetze von 1908 drei Jahre. Außer diesen konzessionierten Banken gibt es eine Reihe von Privatbanken, darunter sehr bedeutende Finanzinstitute, welche ihrem Titel die Worte „nicht konzessioniert" hinzufügen müssen, soweit sie schon vor 1903 bestanden, während andere neuere Institute das Wort Bank im Titel vermeiden müssen. Man sieht, daß in Beziehung auf Emissionsbanken

in Mexiko noch das früher in Europa ziemlich allgemein herrschende System besteht, indem nicht eine einzige Notenbank, sondern eine ganze Reihe vorhanden ist. Es war Grundsatz der Regierung, darauf hinzuwirken, daß in jedem Staate eine kapitalkräftige Notenbank gegründet werde, aber bald schossen diese und andere Banken wie Pilze aus der Erde, so daß die Regierung sich schon 1905 genötigt sah, die Gründung weiterer privilegierter Banken bis zum 31. Dezember 1909 zu verbieten und später sogar bis 19. März 1922. Für die Ausgabe von Noten ist den Banken zur Bedingung gemacht, daß der Betrag der Noten nicht mehr als dreimal so groß wie das eingezahlte Kapital sein darf, daß eine 50 v. H. betragende Metallreserve vorhanden sein muß, nicht bloß in Beziehung auf die ausgegebenen Noten, sondern auch auf Depositen, soweit diese innerhalb dreier Tage kündbar sind; als solche Depositen werden jedoch Contocurrent-Depositen nicht angesehen. Wenn der Notenumlauf größer als vorgeschrieben ist, muß die Bank der Regierung sofort schriftliche Mitteilung machen und darf keine Darlehen gewähren, bis der normale Zustand wieder eingetreten ist. Gelingt es nicht innerhalb fünf Tagen, den Notenumlauf genügend zu verringern oder die Reserven zu erhöhen, so muß das Finanzministerium der Bank einen Zeitraum, der nicht länger als ein Monat sein darf, vorschreiben, innerhalb dessen der Umlauf der Noten auf den gesetzlichen Stand zurückzuführen ist, falls die Bank nicht ihr Privilegium verlieren will. Banknoten sind dem erwähnten Gesetze nach nicht als gesetzliches Zahlungsmittel*) anzusehen, sondern das Publikum hat das Recht, sie anzunehmen oder zurückzuweisen. Heute bestehen in Mexiko 24 Emissionsbanken, wovon sich zwei in der Hauptstadt befinden: Banco Nacional und Banco de Londres y México, letztere trotz ihres Namens heute unter französischer Kontrolle. Die Nationalbank nimmt infolge ihrer Beziehungen zur Regierung eine besondere Stellung ein, sie hat der Regierung einen ständigen Kredit bis zu vier Millionen Pesos zu gewähren und besorgt das Einziehen und Verteilen der Regierungseinnahmen für eine Kommission von $1^{3}/_{4}$ v. H.

Die Hypothekenbanken sind den entsprechenden Instituten Europas in ihrer Organisation ähnlich. Unter den Finanzierungsbanken nimmt die Zentralbank insofern eine besondere Stellung ein, als sie für die Hauptstadt zu einer Art Clearinghouse für die Banken der Staaten geworden ist und deren Noten einlöst. Sie wurde ursprünglich (1899) gegründet, um den industriellen und landwirtschaftlichen Unternehmungen längere Kredite zu gewähren. Bei ihrer Gründung gehörten 50 v. H. der Aktien der Deutschen Bank, Bleichröder & Cie. und J. P. Morgan & Cie., 1902 wurden jedoch diese Aktien von den Banken der verschiedenen Staaten übernommen, so daß die Bank ein rein mexikanisches Institut wurde. Die Deutsche Bank gründete dann in Mexiko die Deutsche Transatlantische Bank, die später unter Beteiligung von Speyer Brothers in New York in die Banco de Commercio é Industria umgewandelt wurde; sie gehört zu den Finanzierungsbanken. Ein rein deutsches Institut in Mexiko ist die Deutsch-Südamerikanische Bank, eine Gründung der Dresdener Bank, der Nationalbank und des Schaaffhausenschen Bankvereins.

*) Mexiko hat 1904 als Münzsystem die Goldwährung angenommen.

(Schluß folgt.)

Das preußische Heer im Jahre 1813.*)

Dem ersten Bande des Generalstabswerkes über das preußische Heer der Befreiungskriege, der die Rüstungen bis zum Jahre 1813 umfaßte, ist bereits nach Jahresfrist der vorliegende zweite Band gefolgt, der bis zum Beginn des Herbstfeldzuges 1813 reicht.**) Wieder wird uns ein lebensvolles, geschichtliches Bild geboten, das die Entwicklung der preußischen Rüstungen in ihrem engen Zusammenhange mit Geschichte, Kultur und Wirtschaft des Landes zeigt. Gemeinhin sprechen Taten am eindringlichsten zu dem Beschauer früherer Zeiten. Wer aber Taten richtig verstehen und würdigen will, muß die Verhältnisse kennen, aus denen sie geboren sind, insbesondere die Mittel, die den führenden Persönlichkeiten — personell und materiell — zur Verfügung gestanden haben. Hier wird nun ein solches Bild der Zeitverhältnisse entrollt: In ungemein sachlicher Darstellung schildert das Generalstabswerk den Notstand des preußischen Volkes, die ungeheuren, sich häufenden Schwierigkeiten, die sich den Rüstungen entgegenstellten, die vielen Unzulänglichkeiten, die das Werk großzügiger, vaterlandsbegeisterter Männer bitter erschwerten, und die unentwegte, zielbewußte Arbeit dieser führenden Geister, die endlich den großen Rüstungserfolg sicherte. Nicht nur als ernster Hintergrund, von dem sich die kriegerischen Leistungen dieses Heeres erst abheben sollten, erscheinen uns jene gewaltigen Anstrengungen, sondern überhaupt als unentbehrliche Grundlage für alle politischen wie militärischen Maßnahmen und Erfolge Preußens in dem folgenden Kriege.

Der Persönlichkeit und den Verdiensten König Friedrich Wilhelms III. wird die Darstellung des Generalstabes in vollem Maße gerecht. Die Literatur über die Befreiungszeit enthält ja zahlreiche schiefe Urteile über den Anteil des Königs, der Regierung und des Volkes an dem Befreiungswerk. Gerade die Jahrhundertbetrachtungen des vergangenen Jahres haben darin mancherlei gezeitigt, das hier eine besonnene, unparteiische und gewissenhaft belegte Richtigstellung erfährt.

Die Zwangslage, in der sich die preußische Regierung damals befand, wird überzeugend geschildert — die Zurückhaltung des Königs erscheint als ein wesentliches Verdienst, vorzeitiges Losschlagen wäre ein nicht wieder gutzumachender Fehler gewesen —, und es muß bewundert werden, bis zu welchem Grade und wie lange die Täuschung der französischen Regierung und selbst des Kaisers Napoleon gelang. Das war geradezu eine Vorbedingung für die geordnete Erhebung. Die Größe der gesamten Schwierigkeiten, die sich der Aufstellung der erforderlichen Streitkräfte entgegensetzten, war nur von der Regierung zu übersehen, und nur eine straffe Regierung konnte sie alle überwinden. Selbst wenn es sich um eine allgemeine Volkserhebung im Sinne

*) Das preußische Heer der Befreiungskriege, herausgegeben vom Großen Generalstab, Kriegsgeschichtliche Abteilung II. Band 2: Das preußische Heer im Jahre 1813. Berlin 1914, E. S. Mittler & Sohn. (Vgl. „Marine-Rundschau", November 1912, S. 1552.)

**) Durch Verweisen von Tabellen, Übersichten und reichhaltigem Zahlenmaterial sowie einer Reihe vollständiger Dokumente in Anhang und Anlagen ist der Darstellung selbst eine bemerkenswerte Frische und Lebendigkeit gewahrt.

des „das Volk steht auf, der Sturm bricht los“ gehandelt hätte (was nicht der Fall war), so hätten einer solchen Bewegung alle, aber auch alle Aussichten gefehlt, solange sie nicht von überragender Stelle weise geleitet worden wäre.

„Der unerhörte Geldmangel machte die größte Sparsamkeit im großen wie im kleinen erforderlich.“ An Übungsmunition z. B. „standen jedem Infanteristen und freiwilligen Jäger, der noch nie geschossen hatte, 10 scharfe Patronen zu, bei den Jägern und Schützen 20 bis 30, bei der Kavallerie für die neuen Leute 8 Pistolen- und 6 Karabinerpatronen“. Aus dem gleichen Grunde fiel für die Infanterie das Seitengewehr fort; „nur die Unteroffiziere sollten möglichst damit bewaffnet werden“.

Erstaunlich sind die Leistungen z. B. der Provinz Ostpreußen in dieser schweren Zeit. „Durch eine Opferwilligkeit und Kraftanstrengung ohnegleichen wurde das unmöglich Scheinende möglich gemacht. Im Laufe des Jahres 1813 hat dieses eine Militär-Gouvernement 71 445 Mann, d. h. 47 v. H. aller Männer zwischen dem 18. und 45. Lebensjahre oder 16 v. H. der männlichen Gesamtbevölkerung zum Waffendienst gestellt. Innerhalb von 4 Wochen waren an Landwehr 20 189 Mann Infanterie, 1572 Mann Kavallerie, ohne Freiwillige in 20¼ Bataillonen, 16 Eskadrons aufgestellt; bis zum Ende des Jahres betrug die Zahl der in Waffen stehenden Wehrleute, ohne Freiwillige und Nationalkavallerie, etwa 25 000 Mann, die der gestellten Pferde 2588; sie hatten zusammen einen Kostenaufwand von 1 025 859 Talern erfordert, von denen 97 425 Taler durch freiwillige Beiträge eingegangen waren.“ Sehr bemerkenswert sind aber auch die Schattenseiten, die diesem hellen Lichtblick gegenüberstehen: Nicht nur in den kassubischen und polnischen Teilen Westpreußens und Oberschlesiens verhielt sich die Bevölkerung ablehnend, so daß nur durch scharfe Maßregeln die Aufstellung der Truppen erreicht werden konnte, — auch in rein deutschen Gegenden „stachen die größeren Städte vielfach in bedauerlicher Weise ab“. Das gilt besonders von Potsdam und Berlin. „Von den (von Berlin) angeforderten 5 Bataillonen und 6 Eskadrons hat die wohlhabende Hauptstadt, der Menschen und Mittel reichlich zur Verfügung standen, trotz der Furcht vor erneuter französischer Invasion und trotz des Druckes der Behörden bis Ende April nur ein einziges und noch dazu unvollständiges Bataillon errichtet.“ „Eine ursprüngliche Volkstat ist die Erhebung Preußens zum Freiheitskampfe nicht gewesen. Das Volk in seiner Gesamtheit mußte erst im Namen seines Königs gerufen und vielfach zu seiner vaterländischen Pflicht gezwungen werden. Von einer das ganze Land umfassenden Volkstümlichkeit der Landwehr war anfangs keine Rede.“

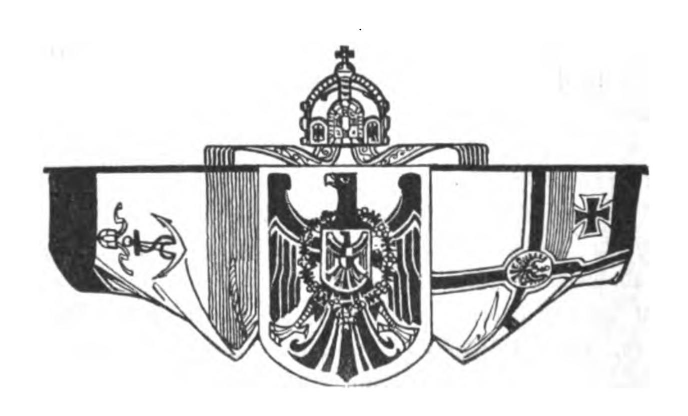
Um so heller strahlt der Ruhm der Treuen aus allen Ständen, die sich selbstlos und tatkräftig für das große Rüstungswerk eingesetzt haben und deren Begeisterung schließlich die anderen mit fortriß.

Auch die verbreitete Überschätzung des kriegerischen Wertes dieser Landwehr wird durch die Feststellung eingeschränkt, „daß ein vorzüglich geschultes, stehendes Heer den Mittelpunkt der gesamten Rüstungen bildete . . . Wo in Reserve- und Landwehrtruppen Offiziere der alten Armee . . . als Führer, altgediente Soldaten als Unteroffiziere und Mannschaften verfügbar waren, da gewann die Truppe bald einen festen Halt. Wo es aber an solchen fehlte, vermochte meist aller gute Wille patriotisch

denkender Männer der Schwierigkeiten militärischer Neubildungen nicht Herr zu werden." Ein geschichtlicher Beweis mehr für die geringen Aussichten von Improvisationen im Kriege und damit für die überragende Bedeutung einer stehenden Wehrmacht und gründlichster Kriegsvorbereitungen im Frieden!

Eine Fülle von Anregungen läßt sich aus dem Generalstabswerk schöpfen: über die dauernde Beeinflussung der Rüstungen (und auch der ersten operativen Maßnahmen) durch die Politik ließe sich allein ein Buch schreiben, und die führenden Persönlichkeiten, wie vor allen andern Scharnhorst, dann aber auch York, Dohna und auch Hardenberg, locken zu eingehender Beschäftigung. Aber im Rahmen dieser Zeitschrift konnten und sollten nur Streiflichter von dem vortrefflichen Buche gegeben werden, das verdiente, von jedem deutschen Offizier gelesen zu werden.

G.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Marineetat. Nach den nun veröffentlichten Angaben über den Marineetat für 1914 werden die unten folgenden Ausgaben gefordert (in Klammern die Zahlen für das Vorjahr). In der Vorbemerkung zum Etat ist ein Vergleich der Ausgaben einschließlich der Überschreitungen und der Forderungen für die Rechnungsjahre 1901 bis 1914 mit der „Geldbedarfsberechnung zum Gesetze, betreffend die deutsche Flotte", bekanntgegeben, welcher mit einer Gesamtsumme der „Geldbedarfsberechnung" von 4665,8 Mill. ℳ abschließt gegen eine „Tatsächliche Ausgabe oder Etatsansatz" von 4611,3 Mill. ℳ — ein Zeichen, daß nicht nur richtig im voraus gerechnet, sondern auch sachgemäß gewirtschaftet worden ist.

Die Einnahmen, entstanden aus Verkauf von Schiffen, Geschützen, Seekarten usw., aus Dienstgrundstücken, aus Lotsen- und Hafengebühren, Beiträgen von Bundesstaaten zu Schullasten und zum Betonnungswesen, werden auf 1,1 Mill. ℳ veranschlagt. Ihnen stehen gegenüber an Ausgaben:

Ordentlicher Etat:		
Fortdauernde Ausgaben	221 062 617 ℳ	(197 396 343 ℳ)
Einmalige Ausgaben	228 490 948 „	(223 699 771 „)
Außerordentlicher Etat	29 410 000 „	(49 650 000 „)
Zusammen	478 963 565 ℳ	(470 746 114 ℳ)

Der Kiautschou-Etat schließt in Einnahmen und Ausgaben mit 18 411 590 ℳ ab; der Reichszuschuß beträgt 8 988 602 ℳ, d. h. 519 178 ℳ weniger als im Vorjahre.

An Schiffsneubauten werden angefordert 1 Linienschiff, 1 Großer Kreuzer, 2 Kleine Kreuzer; an Indiensthaltungen sind vorgesehen die von 21 Linienschiffen, 5 Großen Kreuzern, 8 Kleinen Kreuzern in den aktiven Formationen und 1 Linienschiff in der Reserveformation sowie die der dazu gehörigen Torpedofahrzeuge, Unterseeboote und Tender für das Inland, für das Ausland 2 Große Kreuzer, 8 Kleine Kreuzer, 6 Kanonenboote, 2 Torpedoboote, 3 Flußkanonenboote, 2 Vermessungsschiffe, 2 Peilboote (für die Südsee), 1 Stationsschiff und 1 Begleitdampfer. Hierzu kommen noch die Schulschiffe und Spezialschiffe. Die Kosten dieser Indiensthaltungen belaufen sich auf 68 Mill. ℳ gegen 58 Mill. ℳ des Vorjahres.

Die Etatsstärke des Militärpersonals soll betragen 3612 Offiziere und Sanitätsoffiziere, 75 468 Mann = 79 080 Köpfe gegen 72 889 Köpfe des Vorjahres.

Die Erhöhung der Etatsstärke des Militärpersonals gegen 1913 beträgt 218 Offiziere und 5973 Mann. Erstere verteilen sich so: 139 Seeoffiziere (einschl. pensionierter), 48 Ingenieure, 18 Sanitätsoffiziere und 15 Feuerwerks- und Torpederoffiziere treten hinzu, 2 Marineinfanterieoffiziere kommen in Abgang.

Die Hauptzunahme von Mannschaften betrifft naturgemäß die Matrosen- und Werftdivisionen, eine Abnahme um 159 Köpfe hat allein die Marine-Infanterie zu verzeichnen.

Die Etatsstärke der Marinebeamten ist um 90 Köpfe gewachsen.

Für Neubauten werden gefordert außer den ersten Raten für die oben erwähnten 4 Schiffe, welche Ersatz sein sollen für „Kaiser Friedrich III.", „Victoria Louise", „Gazelle" und „Niobe", und für eine Torpedobootsflottille:

zweite Raten für „Ersatz Wörth", Neubau Linienschiff „T", „Ersatz Hertha", „Ersatz Gefion", „Ersatz Hela", Kanonenboot „C" und ein Hebeschiff;

dritte Raten für „Ersatz Brandenburg", „Lützow" und

Schlußraten für „Großer Kurfürst", „Markgraf", „König", „Derfflinger", „Ersatz Irene", „Graudenz", „Ersatz Hohenzollern" und eine Torpedobootsflottille.

Für Unterseeboote und Versuche damit sind 19 Mill. *M* eingesetzt, für Beschaffungen auf verkehrstechnischem Gebiete 8 450 000 *M*.

Immerhin weist die Summe für Schiffsbauten, Armierungen und die Beschaffungen auf verkehrstechnischem Gebiete einen Rückgang von 8,46 Mill. *M* gegen 1913 auf, da die eigentliche durch das Flottengesetz festgelegte Vermehrung der Schiffe in der Hauptsache erledigt ist und nunmehr fast nur noch planmäßiger Ersatz für veraltete und daher auszurangierende Fahrzeuge in Frage kommt.

Von den vorhandenen, in Bau befindlichen und neu geforderten Schiffen sind auf den Sollbestand der deutschen Flotte nach Maßgabe des Gesetzes anzurechnen: 39 Linienschiffe (Sollbestand 41), 20 Große Kreuzer (Sollbestand 20) und 37 Kleine Kreuzer (Sollbestand 40).

Neue Forderungen für die Bedürfnisse der Werften sind eingesetzt:

bei der Werft Wilhelmshaven: u. a. zur Schaffung und Verbesserung von Liegeplatz- und Bekohlungsanlagen für große Schiffe und Torpedobootsflottillen, für die Sicherung der Nordmole und die Herstellung eines Schutzwerkes vor dem Außenkopfe der Mittelmauer der III. Hafeneinfahrt, für den Bau eines Schwimmdocks für Torpedoboote und einer Reparaturwerkstatt für die II. Torpedodivision, für die Erweiterung der Artilleriewerkstatt und endlich für die Fortsetzung der Fahrwasserkorrektionsarbeiten in der Jade;

bei der Werft Kiel: zum Bau eines zweiten Schwimmdocks für große Schiffe, für den Ausbau der Werkstätten des Torpedoressorts, den Umbau der Arbeiterspeiseanstalt und den Bau eines Taucherbassins zu Ausbildungszwecken für den Unterseebootsdienst, endlich für den Anschluß der Liegestellen im Wiker Torpedobootshafen an die Dampfkesselanlage, die Wasser- und die elektrische Leitung der dortigen Landanlagen;

bei der Werft Danzig: zum weiteren Ausbau der Werft für Unterseebootszwecke und für bauliche Veränderungen am Arbeiterspeisehause;

außerdem: für Schaffung weiterer Einrichtungen zur Aufnahme von Heizöl und Herrichtung ausrangierter Panzerschiffe zu Schießversuchen.

Für Zwecke der Artillerieverwaltung werden neu gefordert die Mittel für: Erhöhung der Feuerleistung der Küstengeschütze, Bau von Geschoßmagazinen, von Geschützscheiben und Verbesserung der Betriebseinrichtungen von Ladebrücken, Ausbau von Gleisanlagen in den Depots sowie für die Anlage eines Laboriergebäudes in Dietrichsdorf.

Beim Torpedowesen sind neu vorgesehen: der Bau einer Geschützmontagewerkstatt in Friedrichsort, Vergrößerung des Torpedolagerhauses und Einrichtung einer Versuchswerkstatt in Strande sowie ein weiterer Ausbau der Torpedoschule in Mürwik.

Beim Minenwesen sind in Aussicht genommen: Verbesserungen des Minen- und Sperrmaterials, weitere Vermehrung und Verbesserung des Materials für den Minensuchdienst, Neubau der Ladebrücke sowie Vergrößerung eines Magazins in Friedrichsort, Umwallung der Munitionsanlage in Groden bei Cuxhaven und sonstige Neu- und Ergänzungsbauten geringeren Umfanges.

Für Garnisonverwaltungszwecke sind u. a. beabsichtigt: Bau von weiteren Wohnungen für verheiratete Unteroffiziere in Rüstringen, Bau einer zweiten evangelischen Garnisonkirche in Wilhelmshaven sowie einer katholischen Garnisonkapelle auf Helgoland, Ausbau des Wasserwerks Feldhausen, Einrichtung des alten Artillerieschulschiffes „Mars“ als Mannschaftskaserne, Herrichtung von Mietswohnungen für Deckoffiziere auf Helgoland, Beschaffung weiterer Kasernenunterkunft für Mannschaften

in Kiel-Wik und Bauentwurfsarbeiten zum Bau einer Offizierspeiseanstalt in Kiel.

Im allgemeinen Schiffahrtsinteresse sind Versuche auf dem Gebiete des Kompaßwesens, Herstellung deutscher Seekarten und zugehöriger Segelhandbücher von außerheimischen Gewässern und weitere Beschaffung von Seezeichen vorgesehen.

— Flottentätigkeit. Die Geschwader haben den durch den Weihnachtsurlaub unterbrochenen Dienstbetrieb zunächst schiffs- und treffenweise wieder aufgenommen. Eine Neuverteilung der Hochseeflotte auf die beiden Hauptliegehäfen Wilhelmshaven und Kiel ist für den 1. April verfügt worden: das I. Geschwader und der Verband der Aufklärungsschiffe werden in Wilhelmshaven, das II. und III. Geschwader in Kiel beheimatet sein. Diese Anordnung ist dadurch ermöglicht worden, daß im neuen Jahre der Kaiser-Wilhelm-Kanal auch für die größten Schiffe passierbar sein wird, und sie ist die praktischste, da für die Aufklärungsschiffe die weite Nordsee ein viel geeigneteres Übungsgebiet ist als die Ostsee.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Kreuzergeschwader:

S. M. S. „Scharnhorst“ 19. 12. Hongkong 3. 1. — 9. 1. Bangkok 16. 1. — 23. 1. Padang (Malacca).

S. M. S. „Gneisenau“ 4. 11. Tsingtau 27. 12. — 30. 12. Amoy 3. 1. 9. 1. Singapore 18. 1. — 23. 1. Padang (Malacca).

S. M. S. „Nürnberg“ siehe amerikanische Station.

S. M. S. „Leipzig“ 17. 12. Ilo Ilo (Philippinen) 20. 12. — 22. 12. Zamboanga (Philippinen) 27. 12. — 31. 12. Amboina (Molukken) 5. 1. — 7. 1. Delhi (Insel Timor) 10. 1. — 11. 1. Koetrang (Timor) 14. 1. — 17. 1. Soerabaja (Java).

S. M. S. „Emden“ 30. 11. Schanghai 28. 12. — 30. 12. Amoy 5. 1. — 6. 1. Hongkong 13. 1. — 14. 1. Swatau 17. 1. — 18. 1. Futschau 23. 1. — 25. 1. Schanghai.

Ostasiatische Station:

S. M. S. „Iltis“ 16. 12. Schanghai 18. 12. — 18. 12. Nanking 27. 12. — 28. 12. Schanghai.

S. M. S. „Jaguar“ 7. 11. Hankau.

S. M. S. „Tiger“ 12. 12. Canton 17. 12. — 18. 12. Macao 20. 12. — 21. 12. Hongkong 12. 1. — 9. 1. Bangkok 16. 1. — 21. 1. Penang (Malacca).

S. M. S. „Luchs“ 14. 11. Tsingtau 16. 12. — 20. 12. Amoy 27. 12. — 28. 12. Hongkong 29. 12. — 31. 12. Pakhoi 31. 12. — 1. 1. Hochao 2. 1. — 5. 1. Hongkong 6. 1. — 7. 1. Canton 16. 1. — 17. 1. Macao 23. 1. — 23. 1. Hongkong.

S. M. S. „Vaterland“ 30. 11. Schanghai 25. 1. — 26. 1. Nanking.

S. M. S. „Tsingtau“ 15. 10. Hongkong 20. 12. — 21. 12. Canton 9. 1. — 9. 1. Macao 12. 1. — 12. 1. Canton.

S. M. S. „Otter“ 13. 12. Schanghai.

S. M. S. „S 90“ 14. 12. Nimrodsund 15. 12. — 16. 12. Schanghai 17. 12. — 19. 12. Tsingtau 4. 1. — 6. 1. Schanghai 8. 1. — 9. 1. Tschingkiang 10. 1. — 10. 1. Wuhu 12. 1. — 15. 1. Hankau.

S. M. S. „Taku“ 17. 10. Tsingtau (am 30. 12. 13 in Tsingtau außer Dienst gestellt, Besatzung mit R. P. D. „Bülow“ heimkehrend).

Australische Station:

S. M. S. „Condor“ 20. 12. Batavia 28. 12. — 31. 12. Singapore 6. 1. — 13. 1. Colombo (Ceylon) 19. 1. nach Aden.

S. M. S. „Cormoran“ 16. 12. Saipan (Marianen) 18. 12. — 23. 12. Jap (West-Karolinen) 28. 12. nach Rabaul (Neupommern).

S. M. S. „Planet“ 3. 7. Matupi (Neupommern).

Ostafrikanische Station:

S. M. S. „Seeadler“ 16. 12. Zanzibar 20. 12. — 20. 12. Daressalam 9. 1. — 17. 1. Aden (Heimreise) 22. 1. nach Suez.

S. M. S. „Geier“ siehe Mittelmeer.

S. M. S. „Möwe“ 22. 11. Daressalam 16. 12. — 17. 12. Mafia 20. 12. — 21. 12. Daressalam 4. 1. — 5. 1. Mafia — 24. 1. Daressalam.

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, hinter ihm das der Abfahrt.

Westafrikanische Station:

S. M. S. „Panther" 21. 10. Duala.
S. M. S. „Eber" 12. 11. Corisco-Bucht — 15. 12. Duala.

Amerikanische Station:

S. M. S. „Bremen" 5. 12. Tampico 17. 12. — 18. 12. Vera Cruz 21. 12. — 22. 12. Tampico 28. 12. — 30. 12. Vera Cruz 4. 1. — 5. 1. Tampico 13. 1. — 14. 1. Vera Cruz.

S. M. S. „Nürnberg" 29. 11. Mazatlan 4. 12. — 5. 12. San Blas 16. 12. — 17. 12. Manzanillo 20. 12. — 22. 12. Mazatlan 2. 1. — 3. 1. Topolobampo 4. 1. — 5. 1. Guaymas 8. 1. — 8. 1. Tiburu (Golf von Californien) 11. 1. — 12. 1. Santa Rosalia 12. 1. — 12. 1. Guaymas.

S. M. S. „Dresden" Kiel 27. 12. — 2. 1. Funchal (Madeira) 5. 1. — 14. 1. St. Thomas (Westindien) 15. 1. — 21. 1. Vera Cruz.

Mittelmeer:

S. M. S. „Goeben" 17. 12. Adalia (Südküste Kleinasien) 17. 12. — 19. 12. Smyrna 2. 1. — 3. 1. Piräus 10. 1. — 12. 1. Syracus 14. 1. — 14. 1. Messina 14. 1. — 16. 1. Maddalena (Sardinien) 18. 1. — 20. 1. Spezia 25. 1. — 25. 1. Genua.

S. M. S. „Breslau" 8. 12. Alexandrette 20. 12. — 22. 12. Alexandrien 28. 12. — 30. 12. Alexandrette 31. 12. — 1. 1. Mersina 2. 1. — 5. 1. Bojana 6. 1. — 7. 1. Triest.

S. M. S. „Loreley" 24. 10. Konstantinopel 27. 12. — 29. 12. Smyrna 5. 1. — 7. 1. Konstantinopel — Smyrna 18. 1. — 22. 1. Mersina 23. 1. — 24. 1. Alexandrette 25. 1. — 26. 1. Beirut 29. 1. nach Port Said.

S. M. S. „Geier" 16. 10. Triest 4. 1. — 5. 1. Bojana 5. 1. — 10. 1. Port Said 13. 1. — 14. 1. Suez 14. 1. — 20. 1. Aden 25. 1. nach Daressalam.

Schulschiffe:

S. M. S. „Hansa" 18. 12. Alexandrien 3. 1. — 7. 1. Syracus 8. 1. — 9. 1. Malta 10. 1. — 11. 1. Syracus 23. 1. — 25. 1. Spezia.

S. M. S. „Hertha" 3. 1. Santa Lucia (Kleine Antillen) 5. 1. — 7. 1. St. Thomas 12. 1. — 23. 1. Las Palmas (Kanaren).

S. M. S. „Victoria Louise" 18. 12. Piräus 29. 12. — 3. 1. Alexandrien 17. 1. — 25. 1. Cartagena.

S. M. S. „Vineta" 2. 1. St. Thomas (Westindien) 24. 1. — 26. 1. Port au Prince (Haiti).

Detachierte Division:

S. M. S. „Kaiser" Wilhelmshaven 9. 12. — 17. 12. Las Palmas 19. 12. — 29. 12. Lome (Togo) 31. 12. — 2. 1. Victoria (Kamerun) 15. 1. — 22. 1. Swakopmund 24. 1. — 24. 1. Lüderitzbucht.

S. M. S. „König Albert" Wilhelmshaven 9. 12. — 17. 12. Las Palmas 20. 12. — 29. 12. Lome 3. 1. — 5. 1. Victoria (Kamerun) 15. 1. — 22. 1. Swakopmund 22. 1. — 23. 1. Lüderitzbucht.

S. M. S. „Straßburg" Wilhelmshaven 9. 12. — 16. 12. Las Palmas 19. 12. — 23. 12. Sierra Leone 25. 12. — 29. 12. Lome 31. 12. — 2. 1. Victoria (Kamerun) 14. 1. — 17. 1. Loanda 18. 1. — 22. 1. Lüderitzbucht 23. 1. — 25. 1. Kapstadt.

Ablösungstransporte:

R. P. D. „Bülow", mit dem Rekrutentransport für die Marine-Feldbatterie des III. Seebataillons (Ausreise), Bremerhaven 29. 10. — 17. 12. Tsingtau.

R. P. D. „Adolf Woermann", mit der von „Möwe" abgelösten Besatzung (Heimreise), Zanzibar 13. 12. — 2. 1. Neapel 3. 1. — 14. 1. Vlissingen 15. 1. — 16. 1. Hamburg.

R. P. D. „Yorck", mit den vom Kreuzergeschwader abgelösten Besatzungen (Heimreise), Schanghai 6. 12. — 17. 1. Amsterdam 17. 1. — 18. 1. Hamburg.

R. P. D. „Bülow", mit der Besatzung von S. M. Torpedoboot „Taku" (Heimreise), Schanghai 3. 1. — 18. 1. Colombo 18. 1.

D. „Patricia", mit der Ablösung für das Kiautschou-Gebiet (Ausreise), Cuxhaven 12. 1. — 20. 1. Malta 21. 1. — 24. 1. Port Said — 25. 1. Suez.

— **Inspektion des Unterseebootswesens.** Das Unterseebootswesen wird von der Inspektion des Torpedowesens abgetrennt. Es wird eine Inspektion des Unterseebootswesens mit dem Sitz in Kiel gebildet, an deren Spitze ein Flaggoffizier steht. Der Zeitpunkt der Bildung der neuen Inspektion und Organisation wird noch bekanntgegeben werden, die organisatorischen Bestimmungen selbst sind im „Marineverordnungsblatt" vom 31. Dezember 1913 veröffentlicht worden.

— Gebührnisse auf Unterseebooten. Die Messeverpflegung und das Schiffsverpflegungsgeld auf den Unterseebooten ist nach neuerer Bestimmung für die ganze Dauer der Indiensthaltung nach den Sätzen für Torpedoboote zuständig. Vorübergehende Benutzung von Schlafplätzen auf Kriegschiffen oder Fahrzeugen, Beischiffen, Hulks oder an Land ändert nichts an der Zuständigkeit der Gebührnisse.

— Außerdienststellung. S. M. Torpedoboot „Taku" stellte am 31. Dezember 1913 in Tsingtau außer Dienst. Das Boot wurde im Juni 1900 bei der Einnahme der Taku-Forts als chinesisches Torpedoboot, namens „Hei-Jing", von den Landungskorps der fremden Geschwader besetzt und unseren ostasiatischen Seestreitkräften eingereiht. An Stelle des Torpedoboots „Sleipner" tritt das Torpedoboot „G 137"; „Sleipner" erhält wieder seine ursprüngliche Bezeichnung „S 97".

— Abnahmeprobefahrt. Der neue Kreuzer „Rostock" hat Mitte Januar seine Abnahmeprobefahrt von Kiel aus erledigt und ist von der Marine übernommen worden. Inzwischen hat der Kleine Kreuzer „Karlsruhe" nach Abhaltung der Werftprobefahrt und Abnahme seitens der Marine in Dienst gestellt.

— Der Anteil der süddeutschen Staaten an den Marinelieferungen ist in den letzten Jahren häufig Gegenstand von Besprechungen und Wünschen in den gesetzgebenden Körperschaften gewesen. Erhebungen haben nun eine stetige Zunahme der Beteiligung süddeutscher Firmen auf einer ganzen Reihe von Einzelgebieten der Marinelieferung ergeben. Selbstverständlich können immer nur gewisse Industriezweige überhaupt in Frage kommen, wie Bekleidungswesen, Konservenlieferungen und ähnliche. Da die Verpflegung in der Flotte in der Hauptsache mit frischem Proviant geschieht, so kann man frisches Fleisch, Brot, Butter, Gemüse und Kartoffeln nicht erst aus den weit entlegenen süddeutschen Reichsteilen herbeischaffen, ohne sie dem Verderben auszusetzen. Auch gibt es in Süddeutschland weder Kohlen, die für Schiffsmaschinen geeignet sind, noch Marinegeschützfabriken. Dagegen beteiligen sich bereits 40 süddeutsche Firmen an ständigen Lieferungen für den Schiffbau, ferner ist die Hälfte aller für die Marine nötigen Fleischkonserven in Süddeutschland bestellt worden. Die bayerische Beteiligung an Marinelieferungen beträgt nunmehr bereits 15 v. H. gegen früher 9 v. H., einen gleichen Zuwachs weisen die anderen süddeutschen Staaten auf.

Aus Anlaß der ihm für die Hinterbliebenen von „L 1" und „L 2" zugegangenen Gaben läßt Prinz Adalbert von Preußen folgendes Dankschreiben veröffentlichen:

„Es ist mir ein Bedürfnis, meinem Danke Ausdruck zu geben für die reichen Gaben, die mir persönlich von den verschiedensten Seiten in opferfreudigster Weise für die Hinterbliebenen von „L 1" und „L 2" zugegangen sind, die die Höhe von fast 40 000 *M* erreicht haben. Bei der großen Zahl der Bedürftigen werden weitere Spenden bis zum 27. Februar 1914 dankbar von mir entgegengenommen.

Berlin, 1. Januar 1914.

Adalbert, Prinz von Preußen."

Eine Auskunftsstelle für Militäranwärter ist beim Kommando der Marinestation der Nordsee eingerichtet worden. Für manchen Bewerber verging bisher oft kostbare Zeit durch Erkundigungen, die er über den Sitz der Behörde, Gehalts- und Beförderungsverhältnisse anstellen mußte. Alle diese Auskünfte wird der Militäranwärter in Zukunft von der neu eingerichteten Stelle schnell, zuverlässig und kostenlos erhalten können. Für Militäranwärter, die an Bord der Schiffe sich befinden, sind besondere Sprechstunden angesetzt.



— Deutsche Werften. Der neue Lloyddampfer „Columbus" lief am 17. Dezember 1913 in Danzig auf der Schichauwerft von Stapel. Die Taufe vollzog die Kronprinzessin des Deutschen Reiches. Das Schiff wird 41 800 t groß.

Auf dem Stettiner „Vulcan" lief am 20. Dezember der erste große Turbinenschnelldampfer für Rechnung der Hamburg-Amerika-Linie von Stapel. Die Taufe vollzog die Tochter des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts auf den Namen ihres Vaters „Großadmiral von Tirpitz".

Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft ließ am 10. Januar die zweite Hälfte des für den Vulcan, Hamburg, erbauten Schwimmdocks von Stapel. Hebekraft des fertigen Docks 20 000 t. Es kann in 90 Minuten gehoben werden.

Die Firma Tecklenborg, A. G., Geestemünde, ließ das für den Deutschen Schulschiffverein erbaute dritte Schulschiff, einen als Bark getakelten und mit einem Motor von 600 PS versehenen stählernen Segler von 2100 t am 14. Januar von Stapel laufen. Der Großherzog von Oldenburg, der Herzog von Sachsen-Altenburg, der Fürst zu Schaumburg-Lippe und der Fürst zu Stolberg-Wernigerode, die Bürgermeister der freien Städte sowie als Vertreter des Kaisers der Chef der Marinestation der Nordsee nahmen an den Feierlichkeiten teil. Das Schiff wurde auf den Namen des fürstlichen Protektors des Vereins „Großherzog Friedrich August" getauft und soll zusammen mit dem seit 1901 in Dienst befindlichen Segelschulschiff „Großherzogin Elisabeth" Jungen ausbilden, die, aus den einfachen Kreisen unserer Bevölkerung stammend, für den Dienst als Matrosen auf den Dampfern der deutschen Handelsflotte vorbereitet werden. Das Schulschiff „Prinzeß Eitel Friedrich" soll, wie bisher, junge Leute erziehen, die später der höheren Seemannslaufbahn der Handelsmarine zustreben, also Schiffsoffiziere werden wollen.

— Hilfeleistung. Gelegentlich der Sturmflut an der pommerschen Küste hat auch das Personal der Marineflugstation Putzig den bedrängten Ortschaften tatkräftige Bergehilfe geleistet.

Zum Untergang des englischen Unterseeboots „A 7". Der König von England hat von dem Deutschen Kaiser ein Telegramm erhalten, in dem Seine Majestät seinen Schmerz ausdrückte über den Verlust an Menschenleben, den der Untergang des Unterseeboots „A 7" verursacht hat, und seine Teilnahme mit den Angehörigen derjenigen, die dabei ums Leben gekommen sind. Der König hat Befehl erteilt, daß die Depesche den Marinebehörden in Plymouth mitgeteilt werde.

Aus gleichem Anlaß richtete der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Großadmiral v. Tirpitz, an den Ersten Lord der Admiralität folgendes Beileidstelegramm:

„Der Admiralität und der britischen Marine übermittle ich im Namen der deutschen Kameraden den Ausdruck der aufrichtigsten und wärmsten Teilnahme an dem Untergange des „A 7". Mit der englischen Flotte trauert die deutsche um die tapfere Besatzung, die in treuer Pflichterfüllung den Tod gefunden hat."

Der Erste Lord der Admiralität sandte folgendes Danktelegramm:

„Meine Kollegen von der Admiralität vereinigen sich mit mir in dem Dank für den Ausdruck Ihres Beileids. Die gütigen und ernsten Worte, die Sie im Namen der deutschen Flotte gesprochen haben, werden von der britischen Marine hoch gewürdigt."

T. T.



England. Innere Politik. Der Streik in Leeds ist nur von kurzer Dauer gewesen und endete mit einem vollständigen Mißerfolg der Arbeiter. Auch in Dublin ist der seit August währende Streik im Abflauen. Aber die allgemein zutage tretende Unruhe in der englischen Arbeiterschaft macht es unwahrscheinlich, daß der Friede von langer Dauer sein wird. In der Homerule-Frage sind, wie der Führer der konservativen Partei in einer Wahlrede zugegeben hat, die Verhandlungen der Opposition mit dem Kabinett erfolglos verlaufen. Der Verzicht auf eine besondere Post für Irland ist, wie es scheint, das einzige Zugeständnis der liberalen Partei. Ulster aber bereitet sich immer unverhohlener auf den „Bürgerkrieg" vor, entschlossen, der Einführung der Homerule den äußersten Widerstand, auch mit Waffengewalt, entgegenzusetzen.

— Marinepolitik. Wie im Dezemberheft erwähnt, hatte der Erste Lord der Admiralität in seiner in der Guildhall zu London gehaltenen Rede einen „wesentlich höheren" Etat für das kommende Jahr in Aussicht gestellt. Diese Äußerung entfesselte einen Sturm der Entrüstung im radikalen Flügel der liberalen Partei. Mehr als hundert Mitglieder des Unterhauses erhoben durch eine Abordnung beim Premierminister entschiedenen Widerspruch gegen jede Erhöhung des Marineetats. Dieser wies darauf hin, daß die Aufstellung des Etats Sache des gesamten Kabinetts und nicht eines einzelnen Ministers sei. Der Etat für das kommende Jahr weise nur „automatische" Steigerungen auf, die sich aus den vom Parlament bereits genehmigten Programmen ohne weiteres ergäben. Der Etat werde etwa 1000 Mill. ℳ betragen. Für den Ausfall der kanadischen Schiffe würden unter Umständen Ersatzbauten gefordert werden, ein Wettrüsten gegen Österreich-Ungarn und Italien im Mittelmeere sei nicht beabsichtigt. Der neue Etat sei so niedrig, wie nach dem Urteil der fachmännischen Berater der Regierung mit der Sicherheit des Reiches nur irgend zu vereinbaren sei. Die Mehrzahl der Abgeordneten gab sich mit den Erklärungen des Premierministers zufrieden, während die übrigen den Widerstand gegen Mr. Churchills Flottenforderungen fortzusetzen beschlossen. Für ihre Agitation leistete ihnen der Schatzkanzler, Mr. Lloyd George, eine unerwartete Unterstützung. In einem am 1. Januar d. Js. veröffentlichten Interview erklärte er, daß eine Verminderung der steuerlichen Belastung nur durch Einschränkung der Rüstungsausgaben möglich sei. Hierfür aber sei nach seiner Ansicht jetzt seit 20 Jahren der günstigste Augenblick gekommen. Dies suchte er mit drei Gründen zu beweisen: 1. Die Beziehungen Englands zu Deutschland seien „unendlich viel freundlicher" als seit Jahren. 2. Alle Festlandsmächte bemühten sich augenblicklich, ihre Armeen zu verstärken, seien daher zu einer wesentlichen Verstärkung der Flotten in nächster Zeit kaum fähig. Selbst wenn Deutschland jemals daran gedacht haben sollte, Englands Vorherrschaft zur See anzutasten, so hätten doch die Erfordernisse für das Heer es davon abgebracht. 3. Überall mache sich in Europa, besonders in den industriellen Kreisen, ein heftiger Widerstand gegen den „organisierten Wahnsinn", die Rüstungssteigerung, geltend.

Diese Äußerungen eines Mitgliedes des Kabinetts riefen eine äußerst heftige Erörterung in der Presse hervor und veranlaßten die Navy League, Maritime League und die konservative Partei zu Kundgebungen im ganzen Lande gegen eine Verminderung der Ausgaben für die Marine. Sehr ungünstig war die Aufnahme des Vorschlags in Frankreich. Der Hinweis darauf, daß durch die Heeresvermehrungen des letzten Jahres die Rivalität zur See nachgelassen habe, hat dort sehr verstimmt. Man scheute sich nicht, vom trügerischen Albion zu sprechen und halbamtlich zu erklären, daß der Zusammenhalt im Dreiverband bedenklich gelockert sei. Innerpolitisch wird der in seinen Folgen zweifellos erwogene Schritt Lloyd Georges von weittragender Bedeutung sein. Er zeigt einen scharfen Gegensatz zu Mr. Churchill, der das Ausscheiden eines der beiden Minister, wie die englische Presse meint, notwendig machen

kann. Ende Januar werden die Sitzungen des Kabinetts, wie man annimmt, zur Festsetzung des Etats stattfinden und zeigen, wer in dem Kampfe der stärkere geblieben ist. Die kundgetane Absicht der kanadischen Regierung, die im letzten Jahre abgelehnte Marinevorlage im Jahre 1914 nicht wieder einzubringen, hat die Lage für Mr. Churchill erschwert; denn er hat sich auf den Bau der abgelehnten kanadischen Schiffe durch das Mutterland festgelegt, was ohne eine erhebliche Vermehrung des Etats kaum denkbar ist. Die Konservativen betrachten Mr. Churchill fast als einen der ihrigen.

— Flottentätigkeit. I. Flotte. Die in der Heimat verbliebenen Verbände der I. Flotte erteilten planmäßig Weihnachtsurlaub, der sie bis Ende Dezember in den Heimathäfen festhielt. Anfang Januar sammelten diese Verbände in Portland. In der Presse wird mehrfach darauf hingewiesen, daß die Zerstörerflottillen der I. Flotte in den letzten drei Monaten auffallend wenig in See gewesen seien. Man bringt dies allgemein mit der Steigerung des Heizölpreises in Verbindung. Bekanntlich haben alle Flottillen der I. Flotte reine Ölfeuerung.

Das IV. Geschwader war kurz vor Weihnachten aus Gibraltar in der Heimat eingetroffen und ist Mitte Januar nach Beendigung der Beurlaubungen nach seinem Stützpunkte zurückgekehrt, wo das III. Kreuzergeschwader nach Beendigung der Mittelmeerreise noch immer liegt. Die 1. Division des I. Geschwaders und das Geschwader der Leichten Kreuzer erteilten bis Ende Januar in den Heimathäfen Weihnachtsurlaub, da sie sich zum Feste selbst noch im Mittelmeere befanden.

Die Mittelmeerreise wird in der Presse als ein großer Erfolg hingestellt. Besonders in Ägypten wurde das Geschwader durch die starke englische Kolonie begeistert aufgenommen. In Athen lag es mit den französischen Schiffen zusammen, die zu gleicher Zeit eine Rundreise im östlichen Mittelmeer durchführten. Von wem die Anregung zu diesem gemeinsamen Besuch ausging, ist nicht bekannt geworden. Da Mißdeutungen nahelagen, so sah sich die englische Regierung veranlaßt, halbamtlich zu erklären, daß der gemeinsame Besuch keinesfalls eine Bestärkung Griechenlands gegen die Beschlüsse der Londoner Konferenz bedeuten solle. Nach »Le Yacht« beschränkten sich die beiden Flotten auf die offiziellen Besuche. Die Anwesenheit der englischen Schiffe in Toulon gab Veranlassung zu einem Depeschenwechsel zwischen dem Könige und dem Präsidenten. Die von der Stadt und der Marine zu Ehren der englischen Gäste veranstaltete Reihe von Festlichkeiten war in Anbetracht der Kürze der Zeit nicht zu übertreffen. Die englische Presse beobachtete bei den Berichten über diesen Aufenthalt eine merkbare Zurückhaltung.

— Übungsplan für die nächsten Monate. Das Flottenflaggschiff „Neptune", das II. Geschwader und II. Kreuzergeschwader haben Mitte Januar die Heimat verlassen und besuchen nordspanische Häfen (Vigo und Arosa-Bay). Anfang Februar trennt sich die 1. Division des II. Geschwaders zu einer Reise ins Mittelmeer, auf der Malta, Korfu, Palermo und Gibraltar angelaufen werden sollen. Die Rückkehr in die Heimat ist für Ende März vorgesehen. Die übrigen Streitkräfte, voraussichtlich verstärkt durch das IV. Geschwader aus Gibraltar, sollen am 19. und 20. Februar an der spanischen Küste größere Übungen abhalten, an denen auch die 2. Division des I. Geschwaders, das III. Geschwader und I. Schlachtkreuzer-Geschwader teilnehmen, die hierzu Anfang Februar aus Portland abgehen. Am 24. und 25. März soll sodann eine größere Übung im Kanal zwischen den erwähnten Streitkräften stattfinden, die dann aus den spanischen Gewässern zurückkehren, und den in der Heimat verbliebenen Schiffen. Es sind dies die 1. Division des I. Geschwaders, das III. Kreuzergeschwader, das Ende Januar aus Gibraltar zurückkommt und den ausstehenden Weihnachtsurlaub erteilt, und das I. Geschwader der Leichten Kreuzer. Zu dieser Übung werden zwei Zerstörerflottillen hinzugezogen.

In dieser Zeit werden verschiedentlich französische Häfen angelaufen. In Cherbourg liegt das III. Geschwader vom 10. bis 16. Februar und die 2. Division des I. Geschwaders vom 17. bis 23. März, in Brest das I. Schlachtkreuzer=Geschwader vom 11. bis 17. Februar und die 2. Division des II. Geschwaders vom 21. bis 27. Februar.

Nach Beendigung dieser Reisen erteilen sämtliche Verbände Ende März und Anfang April Osterurlaub.

— Sonstige schwimmende Streitkräfte. „Indefatigable" ist im Mittelmeer eingetroffen. Da die Reparatur der „Invincible" einige Monate dauern wird, verfügt die Mittelmeerflotte auch weiterhin nur über drei Schlachtkreuzer. Der Kleine Kreuzer „Weymouth" hat die „Proserpine" abgelöst, die mit einer Stammbesatzung zur III. Flotte getreten ist. Der Panzerkreuzer „Devonshire" geht zur Jahresinstandsetzung, der Schlachtkreuzer „Indomitable" zum Besatzungswechsel nach England. Der Panzerkreuzer „Essex" hat am 13. Januar die Ausreise nach Bermudas angetreten. Er tritt zum IV. Kreuzergeschwader.

Panzerkreuzer „Monmouth" ist aus Ostasien zurückgekehrt und hat zu einer Grundreparatur außer Dienst gestellt. Daher sind augenblicklich nur zwei Panzerkreuzer in Ostasien.

Das aus dem Jahre 1895 stammende Linienschiff „Renown", die Kleinen Kreuzer „Flora", bisher in Ostasien, „Medea" und „Barham" und 4 Zerstörer sind aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen und sollen verkauft werden. Unter den Zerstörern befindet sich auch der 1900 von den Chinesen erbeutete Zerstörer „Taku".

— Personal. Admiral Sir Alfred Winsloe ist auf sein Gesuch hin verabschiedet worden. An seiner Stelle ist der Stationschef in Rosyth, Vizeadmiral Sir Robert Lowry, zum Admiral befördert worden. Gleichzeitig wurden der Vizeadmiral Sir Colin Keppel verabschiedet und die Kontreadmirale Sir Frederic Sturdee, bisher Chef des II. Kreuzergeschwaders, und Nelson Ommaney zu Vizeadmiralen und drei Kapitäne zur See zu Kontreadmiralen befördert. Damit erreicht die Zahl der Veränderungen in der Liste der Flaggoffiziere im Jahre 1913 eine Höhe, die die der letzten Jahre um das Doppelte übertrifft. Für 1914 dagegen werden nur wenige Veränderungen erwartet, da nur drei der 95 Admirale die Altersgrenze erreichen oder die Höchstzeit ohne Kommando sein werden.

Bei der halbjährlichen Beförderung Ende Dezember wurden 20 Commanders zu Captains und 41 Lieutenants zu Commanders ernannt. Von den 20 neu beförderten Captains sind 40 v. H. Nichtspezialisten, 40 v. H. ehemalige Artillerie=, je 10 v. H. ehemalige Torpedo= und Navigationsoffiziere. Auch bei der Beförderung zum Commander sind die Spezialisten bevorzugt worden.

Nach »Western Daily Mercury« ist die Beförderung von Unteroffizieren der Engine Room Artificer=Laufbahn zu Mates (E) und ihre Übernahme in die Ingenieurlaufbahn in nächster Zeit bestimmt zu erwarten. In erster Linie werden Gründe der Gerechtigkeit für diesen Schritt angeführt, doch dürfte der Mangel an Ingenieuren vor allem hierbei mitgesprochen haben.

Das Linienschiff „Queen Elizabeth" soll nur 150 Mann Maschinenpersonal erhalten, da reine Ölfeuerung vorgesehen ist.

Der Andrang zur Marine ist im vergangenen Jahre nach verschiedenen Pressenachrichten sehr stark gewesen, so daß die Vermehrung des aktiven Personals um 5000 Köpfe ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden konnte.

Das Royal Naval College zu Osborne wird demnächst erheblich erweitert werden, da die Zahl der einzustellenden Kadetten beträchtlich erhöht werden soll.

Mit dem Ersatz des Wachtmeisterpersonals durch zeitweilig kommandierte seemännische und technische Unteroffiziere auf dem Schlachtkreuzer „Queen Mary" sind die bisherigen Erfahrungen günstig.

Die Mannszucht hat sich in den letzten Jahren erheblich gebessert. Im Jahre 1912 sind nur 121 Kriegsgerichte über eingeschifftes Personal abgehalten worden, die im ganzen 118 Strafen verhängten.

In der Royal Naval Volunteer Reserve ist der Dienstgrad des Surgeon Probationer mit dem Range des Sublieutenants neu geschaffen worden. Die London-Division dieser Reserve hat zu dem bisherigen Schulschiff „President" ein zweites, ebenfalls auf der Themse verankertes Fahrzeug erhalten.

— Artillerie. Auf dem Schlachtkreuzer „Invincible" werden bei der Grundreparatur die elektrischen Bewegungseinrichtungen der schweren Türme durch hydraulische Anlagen ersetzt. Er war das einzige neuere englische Schiff, auf dem versuchsweise Elektrizität als Antriebskraft für die Turmdreh- und Höhenrichtmaschinen vorgesehen war. Trotz mehrfacher Umbauten hat die Anlage nie befriedigt.

— Unterseebootswesen. „E3" wird in den nächsten Tagen von der Bauwerft Vickers abgeliefert werden und zur Indienststellung gelangen.

Nach »Times« hat die Admiralität von Schiffbaufirmen des Clyde Angebote für einige Unterseeboote des diesjährigen Etats eingefordert.

Die Hebung des vor Devonport gesunkenen Unterseebootes „C14" erforderte zwei Tage und wurde von dem aus Sheerneß herbeigerufenen Hebekrahn Nr. 94 ausgeführt. Es lag auf etwa 22 m Wasser.

Am 16. Januar sank das zur Devonport-Hafenflottille gehörige Unterseeboot „A7". Nach den bisherigen Nachrichten wurde das Unglück erst nach einiger Zeit bemerkt. Der Ort des Unterganges wurde am 21. Januar festgestellt; das Boot liegt in der Whitsand-Bucht, wenige Meilen von Plymouth, in 42 m Wassertiefe, der Bug nach oben, das Heck tief im Mud. Über die Ursachen des Unglücks steht noch nichts fest. Man vermutet, daß bei der Tauchübung die Pumpen versagten. Von der Besatzung wurde niemand gerettet, so daß die englische Marine den Verlust von 2 Offizieren und 9 Mann zu beklagen hat. Sie starben den Seemannstod für ihr Vaterland. Die englische Marine darf des aufrichtigen Mitgefühls der deutschen Kameraden sicher sein. (Vgl. S. 200.)

— Luftfahrt. Ein von Mr. Wright erfundener Stabilisator für Flugzeuge wird nach einer Fachzeitschrift von militärischen Kreisen für zwecklos gehalten, da die Schwierigkeit nicht im Fliegen selbst, sondern im Landen und Aufsteigen zu suchen sei.

Die vollständige Trennung des Marine- und Armeeluftfahrwesens wird erwogen.

Die Ausbildung der Marineflieger findet jetzt nicht mehr auf der Schule zu Eastchurch statt, sondern auf der Wasserflugzeugstation der Insel Grain. Über weitere Verwendung der ersteren wird noch entschieden werden. Die Übergabe des gesamten Luftschiffmaterials der Armee an die Marine ist am 1. Januar erfolgt.

Der Royal Aero Club erteilte im Jahre 1913 323 Führerzeugnisse für Flugzeuge, von denen 224 auf Armee und Marine entfallen; 172 Zeugnisse wurden von Offizieren und 52 von Unteroffizieren und Mannschaften erworben.

Der Erste Lord der Admiralität verwandte seine Reise nach Frankreich zu einer eingehenden Besichtigung des französischen Flugwesens.

Für die Armee ist am 2. Januar eine unter dem Director General of Military Aviation stehende Inspektion geschaffen worden. Sie besteht aus einem Chief Inspector, einem Inspector of Aeroplanes, einem Inspector of Engines und 2 Assistant Inspectors.

Am 1. Oktober 1913 ist in Indien die Central Flying School in Sitapur eröffnet worden. Außer dem Kommandeur werden dort fürs erste 3 Fliegeroffiziere tätig sein, die für 4 Jahre aus der Armee abkommandiert sind.

Die Admiralität hat den Bau von drei halbstarren Luftschiffen nach den Plänen des italienischen Ingenieurs Forlanini beschlossen. Von den Schiffen sollen eins in Mailand, zwei in England gebaut werden.

Der Kreuzer „Hermes", Mutterschiff für Wasserflugzeuge, hat außer Dienst gestellt. Ein Ersatz scheint nicht beabsichtigt zu sein. Das Hauptquartier des Naval Wing ist in die Küstenwachstation auf der Insel Grain verlegt worden.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Die Arbeiter der Königlichen Werften erheben Einspruch gegen die Erhöhung der Zahl der festangestellten Arbeiter, da sie hierdurch eine Minderung des Einflusses der Trade Unions befürchten.

Die Firma Yarrow hat in Esquimalt (Kanada) eine kleine Schiffswerft aufgekauft und beabsichtigt, sie erheblich zu vergrößern. Sie rechnet mit der wirtschaftlichen Belebung der ostamerikanischen Häfen durch die Eröffnung des Panamakanals und den Bau einer kanadischen Marine. Die kanadische Regierung hat den Bau eines Trockendocks von 350,5 m Länge und 15,2 m Tiefe in demselben Hafen beschlossen.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Schlachtkreuzer „Tiger" ist am 15. Januar auf der Werft von John Brown & Co., Clydebank, von Stapel gelaufen. Er gehört zum Schiffbauprogramm des Jahres 1911/12 und hat 18 Monate auf Stapel gelegen. Sein Deplacement beträgt 28 500 t, seine Armierung acht 34,3 cm- und zwölf 15 cm-Geschütze sowie zwei (?) 53 cm-Torpedorohre.

Die Linienschiffe „Royal Oak" und „Royal Sovereign" sind am 15. Januar auf den Königlichen Werften zu Devonport und Portsmouth auf Stapel gelegt worden. Damit sind alle 5 Linienschiffe des Etats 1913/14 in Angriff genommen.

Die Kiellegung des Kleinen Kreuzers „Calliope" fand am 2. Januar in Chatham statt.

Ihre Probefahrten haben begonnen die Kleinen Kreuzer „Birmingham", „Nottingham" und „Lowestoft". Es sind dies die letzten Städtekreuzer.

Von Zerstörern sind im Dezember 2, „Louis" und „Lucifer", von Stapel gelaufen. Sie gehören zur L-Klasse, haben 945 t Deplacement und drei 10,2 cm-SK sowie vier 53 cm-Torpedorohre auf Zwillingslafette. Ihre Geschwindigkeit ist auf 31 kn berechnet. „Lysander" von derselben Klasse hat seine Probefahrten befriedigend erledigt.

— Brennmaterial. Der Herausgeber der »Petroleum Review« schätzt den Verbrauch der englischen Marine an Öl im Jahre 1913 auf 200 000 t; in die Vertragslieferungen teilen sich mexikanische und rumänische Ölfelder. — Nach Auffüllung sämtlicher Tanks in Portland stehen der Admiralität dort 70 000 t Öl zur Verfügung.

— Kolonien. Neuseelands Absicht, nach australischem Vorbilde selbst Schiffe zu bauen und mit Neuseeländern zu bemannen, wird in Australien mit Begeisterung begrüßt. Man hofft, daß Neuseeland die schon in Australien geschaffenen Einrichtungen und Schulen benutzen und zu engem Zusammenarbeiten bereit sein wird.

In Südafrika wurde die Gefahr eines Generalstreiks und Aufstandes der Eingeborenen bei Verhängung des Belagerungszustandes und Mobilisierung der Milizen, die mit großer Ordnung und Schnelligkeit vor sich ging, durch die energischen Maßnahmen der Regierung im Keime erstickt.

In Kanada erklärte die Regierung, daß sie in der nächsten Session des Parlamentes die Flottenvorlage nicht wieder einbringen werde, da bei der liberalen Mehrheit des Senates keine Aussicht bestehe, sie zur Annahme zu bringen. Die liberale Partei Kanadas verzeichnet diesen Schritt allgemein als großen Erfolg.

Wg.



Vereinigte Staaten von Amerika. Allgemeines. Die Haltung der Regierung bei den Wahlen in San Domingo, die sie durch die drei Kanonenboote „Nashville“, „Petrel“ und „Dolphin“ und durch mehrere Agenten überwachen ließ, beweist, daß sie trotz ihrer demokratischen Grundsätze den mittelamerikanischen Republiken gegenüber imperialistische Politik treibt und darin vielleicht noch weitergeht als ihre republikanische Vorgängerin. Nach einer Erklärung des Präsidenten Wilson liegt der Senatskommission für auswärtige Angelegenheiten zur Zeit ein Vertrag vor, nach dem auch Nicaragua auf eigenen Antrag in ein ähnliches Abhängigkeitsverhältnis zu den Vereinigten Staaten treten soll wie Kuba. Ein Protektorat sei jedoch nicht beabsichtigt.

In Mexiko hat sich seit dem abgewiesenen Angriff der Aufständischen auf Tampico, während dessen die Europäer der Stadt und Umgegend auf die im Hafen liegenden Kriegs- und Handelsschiffe übergeführt worden waren, das Blatt sehr zugunsten der Truppen Huertas gewendet. Wenn auch die finanzielle Lage der Regierung ungünstig ist, scheint sich doch die Prophezeiung des Präsidenten Wilson, das Regiment Huertas werde bald von selbst zusammenstürzen, nicht zu erfüllen. Der mexikanische Kongreß hat sich bis zum 2. April 1914 vertagt. Bis dahin behält Huerta seine diktatorischen Machtbefugnisse.

Die Entsendung zahlreicher Kriegschiffe nach Mexiko führt deutlich die Nachteile des Kreuzermangels der Vereinigten Staaten vor Augen. An der mexikanischen Ostküste sind 7 Linienschiffe stationiert, obwohl Kreuzer denselben Dienst verrichten könnten. Infolgedessen sind die Kosten der Flottenaktion bedeutend größer; außerdem wird die Ausbildung und Schlagfertigkeit der Atlantischen Flotte durch die Zerreißung der Verbände und die Unmöglichkeit, Schießübungen abzuhalten, geschädigt.

»Scientific American« greift den Marinesekretär an, weil er sich damit begnügt, den Bau von 2 Linienschiffen vorzuschlagen, obwohl der General Board 4 Neubauten empfohlen hatte, die obendrein nur Ersatzbauten für die 1890 und 1892 bewilligten Linienschiffe „Indiana“, „Massachussetts“, „Oregon“ und „Iowa“ sein sollten. Der Staatssekretär hätte besser getan, mit derselben Energie und Beredsamkeit, mit der er für sein Steckenpferd, die Verbesserung des Unterrichts in der Marine, eingetreten sei, „die großen Tatsachen der internationalen Seemachtstellung in die Köpfe der Kongreßmitglieder einzuhämmern“.

Die Marinekommission des Repräsentantenhauses hat am 2. Dezember unter dem Sprecher Padgett ihre erste Sitzung abgehalten. Sie setzt sich aus 21 Mitgliedern zusammen, von denen jedes auch in 2 oder 3 Unterausschüssen Mitglied ist. Die acht Unterausschüsse bestehen aus je 7 Mitgliedern; sie haben den gesamten Beratungsstoff in folgender Weise unter sich geteilt: 1. Bewilligungen, 2. Organisation und Personal, 3. Waffen und Werften, 4. Schiffs- und Maschinenbau, 5. Ausrüstung und Navigation, 6. Bildungswesen und Marineinfanterie, 7. Flottengesetz, 8. Private Gesetzanträge.

Der Marineetat für 1914/15 sieht 587,29 Mill. ℳ vor, außerdem 19,26 Mill. ℳ für öffentliche Arbeiten in der Marine, zusammen also 606,55 Mill. ℳ, das sind

15,83 Mill. *M* mehr als im Vorjahre. Für Minenwesen sind u. a. 1,26 Mill. *M* gefordert, im Vorjahr war ein Betrag dafür nicht angesetzt. Für den Panamakanal sind 110,57 Mill. *M* ausgeworfen.

— Flottentätigkeit. Die 1. und 4. Division der Atlantischen Flotte haben nach ihrem Besuch im Mittelmeer am 3. Dezember bei Gibraltar gesammelt und die Rückfahrt angetreten. Am 6. Dezember trennte sich die nach Mexiko beorderte 4. Division, bestehend aus den Linienschiffen „Connecticut", „Kansas" und „Ohio", und nahm Kurs auf Guantánamo, wo sie am 16. Dezember zur Kohlenübernahme eintraf. Am 18. Dezember gingen „Connecticut" und „Kansas" nach Vera Cruz weiter und lösten dort am 23. Dezember die Linienschiffe „Louisiana" und „New Hampshire" ab, die nach Norfolk gingen. Linienschiff „Ohio", auf dem während der Rückreise die Pocken ausgebrochen waren, mußte zur Desinfizierung Charleston anlaufen.

Die übrigen Schiffe des Mittelmeergeschwaders, das Flottenflaggschiff, die 1. Division und „Vermont" mit den Hilfsschiffen, hatten auf der Rückfahrt nach New York am 11. Dezember einen schweren Weststurm zu bestehen. Das Lazarettschiff „Solace" verlor den Fockmast, Kohlendampfer „Cyclops" mußte fast den ganzen Tag über beiliegen. Auf dem Linienschiff „Vermont" brach die Steuerbordschraubenwelle; einige Abteilungen liefen voll Wasser. Das Schiff setzte die Reise mit der Backbordmaschine bei einer Geschwindigkeit von 8 kn fort und erhielt Befehl, nach Norfolk zu gehen. Linienschiff „Delaware" und die Kohlendampfer „Orion" und „Jason" wurden zur Begleitung zurückgelassen. Am 17. Dezember ereignete sich auf „Vermont" ein zweiter Unfall; ein Lager der Backbordmaschine wurde beschädigt, wodurch das Schiff nun völlig manövrierunfähig wurde. Es wurde von „Delaware" in Schlepp genommen und mit einer Geschwindigkeit von anfangs 3,5 kn, später 7 kn nach Norfolk in die Werft geschleppt.

Die Linienschiffe „Wyoming", „Arkansas", „Florida" und „Utah" sind planmäßig am 15. Dezember in New York eingetroffen und haben Weihnachtsurlaub erteilt. Am 6. Januar 1914 gehen die Schiffe zur Vornahme der Winterschießübung nach dem südlichen Übungsplatz bei Guantánamo in See.

3 Schiffe der 3. Division, „Rhode Island", „New Jersey" und „Virginia", die Kreuzer „Chester", „Tacoma" und das Kanonenboot „Wheeling" liegen unter Kontreadmiral Fletcher in Tampico (Mexiko).

Linienschiffe „Nebraska", „Michigan", „Connecticut", „Kansas", Flottenkohlendampfer „Nereus", Vorratschiff „Celtic" und Lazarettschiff „Solace" liegen in Vera Cruz.

Anfang Januar gehen die Linienschiffe „Georgia" und „Minnesota" nach Beendigung ihrer Werftliegezeit nach Mexiko, um „New Jersey" und „Michigan" abzulösen.

Von der Pazifischen Flotte liegen in den mexikanischen Häfen der Westküste: Panzerkreuzer „Pittsburg" und „Maryland" in Topolobampo, Kleiner Kreuzer „Raleigh" in San Blas, Kanonenboot „Annapolis" in Acapulco und Vorratschiff „Glacier" in Mazatlan.

— Personal. Das Marineamt hat am 23. Dezember eine neue, eingehende Verordnung über den Mannschaftsunterricht erlassen, die am 1. Januar 1914 in Kraft getreten ist. Der Kommandant ist verantwortlich für den ganzen Unterricht, der in Schulunterricht und technischen oder Berufsunterricht eingeteilt wird. Er findet täglich von 1^{15} bis 2^{30} nachm. statt, außer am Sonnabend und Sonntag. Alle Offiziere sowie geeignete Deck- und Unteroffiziere dienen als Lehrer. Am Schulunterricht müssen alle Mannschaften teilnehmen, die weniger als 2 Jahre dienen; die übrigen erhalten Berufsunterricht. Unteroffiziere und Deckoffiziere werden zur Vorbereitung für die Deckoffizier- und Offizierprüfung in Klassen zusammengefaßt.

Die Offiziere werden zur Einreichung von Abänderungsvorschlägen dieser Verordnung aufgefordert.

— Schiffsmaterial. Die Baukosten des Linienschiffes „Nr. 39“ hat der Marinesekretär mit 58 985 000 ℳ angegeben.

Torpedoboot „Benham“ hat bei fünfmaligem Ablaufen der Meile eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 29,81 kn erreicht.

Die Angebote von fünf Werften für das Vorratschiff und das Transportschiff des Etats 1913 sind dem Marineamt eingereicht worden. Die billigste Forderung für das Transportschiff stellte die Newport News Shipbuilding Co. mit 7,35 Mill. ℳ, für das Vorratschiff die Seattle Constr. Co. mit 4,62 Mill. ℳ. Das billigste Gesamtangebot für beide Schiffe machte die Seattle Constr. Co. mit 12,62 Mill. ℳ.

Zu den bereits bekannten Angaben über diese Schiffe wird noch erwähnt, daß beide eine starke Funkeneinrichtung und vier Scheinwerfer erhalten und daß die Kessel sowohl für Kohlen- als auch für Ölfeuerung eingerichtet werden sollen.

— Stand der Neubauten am 1. Dezember 1913:

Linienschiffe:		Torpedoboote:		Unterseeboote:	
„New York“	94,0 %	„Downes“	87,2 %	„G 2“	89,7 %
„Texas“	97,2 „	„Aylwin“	97,4 „	„G 3“	77,4 „
„Nevada“	50,8 „	„Parker“	95,2 „	„G 4“	96,4 „
„Oklahoma“	51,6 „	„Benham“	93,0 „	„H 1“	100,0 „
„Pennsylvania“	14,1 „	„Balch“	92,6 „	„H 2“	100,0 „
		„O'Brien“	20,1 „	„H 3“	98,9 „
		„Nicholson“	19,1 „	„K 1“	94,1 „
Flottenkohlendampfer:		„Winslow“	18,0 „	„K 2“	94,1 „
		„Mc Dougal“	45,4 „	„K 3“	89,5 „
„Kanawha“	14,7 %	„Cushing“	24,0 „	„K 4“	88,4 „
„Maumee“	9,2 „	„Ericsson“	25,2 „	„K 5“	83,9 „
				„K 6“	83,4 „
				„K 7“	80,9 „
				„K 8“	78,5 „
				„L 1“—„L 4“	16,2 „
				„L 5“	7,4 „
				„L 6“	0,0 „
				„L 7“	0,0 „
				„M 1“	11,1 „

— Unterseebootswesen. Durch Indienststellung der Unterseeboote „H 1“, „H 2“ und „H 3“ ist bei der Pazifischen Flotte eine II. Unterseebootshalbflottille mit dem Tender „Cheyenne“, durch Indienststellung der Boote „G 1“ und „G 2“ bei der Atlantischen Flotte eine III. Unterseebootshalbflottille mit dem Tender „Ozark“ neu gebildet worden. Ferner sind die Unterseeboote „K 1“ und „K 2“ in Boston in Dienst gestellt worden.

Der Bau des Unterseebootes „G 4“ bei der amerikanischen Laurenti Co. in Philadelphia, das mit „G 3“ ebenfalls zur III. Unterseebootshalbflottille der Atlantischen Flotte treten soll, macht keine Fortschritte. In den Tabellen der Fertigstellungsprozente steht das Boot schon seit 5 Monaten mit 96 v. H.

— Docks. Über den Ort, der für das geplante Trockendock gewählt werden soll, herrschen noch erhebliche Meinungsverschiedenheiten. Der General Board hatte Guantánamo empfohlen, da dieses aus strategischen Gründen im Kriege wie im Frieden der wichtigste Flottenstützpunkt sei. Trotzdem hat der Marinesekretär dem Kongreß Norfolk vorgeschlagen, weil er weiß, daß er für Guantánamo doch keine Mehrheit bekommen kann. Im Repräsentantenhause ist nun ein heftiger Kampf entstanden, da die Abgeordneten von Pennsylvania das Dock in Philadelphia erbaut haben wollen, während die Abgeordneten des Staates Virginia, in dem Norfolk

liegt, dem Vorschlage des Marinesekretärs beistimmen. Voraussichtlich wird der Senat die Angelegenheit entscheiden müssen.

Der Marinesekretär hat die Entscheidung über den Weiterbau des großen Trockendocks in Pearl Harbor der Marinekommission des Repräsentantenhauses überlassen, da er selbst die Verantwortung dafür nicht übernehmen will. Die Frage ist deshalb besonders schwierig, weil das Dock wegen der ungünstigen Bodenbeschaffenheit nach den bisherigen Plänen und mit den bewilligten Mitteln nicht vollendet werden kann; dazu müßten mindestens 4 Mill. ℳ neu bewilligt werden. Veranschlagt und bewilligt waren aber für die ganze Vergrößerung des Docks von 240 auf 305 m Länge nur 2,7 Mill. ℳ. Anderseits will man auch nicht den Bau aufgeben, weil schon zu große Summen hineingesteckt worden sind.

Noch verwickelter ist die Frage durch die Erklärung des Generalstaatsanwalts geworden, daß die Vertragsfirmen trotz des unvorhergesehenen Unfalls (Bruch des Dockbodens) verpflichtet sind, das Dock ohne Zuschuß fertigzustellen. Die Marinekommission und das Repräsentantenhaus werden sich nach ihrem Zusammentritt auch mit dieser Frage befassen.

Der Chef des Werftbureaus beim Marineamt weist in seinem Jahresbericht darauf hin, daß die Vereinigten Staaten zur Zeit nur drei Trockendocks besitzen, die größte Schiffe aufnehmen können, nämlich in New York, Norfolk und Puget Sound. Aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Werftbetriebes und aus militärischen Gründen verlangt er, daß auf jeder dieser großen Werften ein zweites großes Dock erbaut wird.

— Flugwesen. Als Ergebnisse der Flugversuche und Übungen des Sommers, die von der Fliegerabteilung unter Mitwirkung von Glenn Curtiß abgehalten wurden, werden angegeben: 1. Die Konstruktion eines großen, seetüchtigen Flugbootes, das „O. W. L.“ genannt wird (over water and land). 2. Eine selbsttätige Stätigungseinrichtung, ein Sperry-Gyroskop, das auch bei böigem Wetter sicher arbeiten soll.

Das erste der vier nach dem neuen Typ gebauten Curtiß-Flugboote ist nach erfolgreichem Probeflug abgenommen worden (Beschreibung siehe Novemberheft 1913, „Marine-Rundschau“). Das Flugboot stieg leicht mit und gegen Wind vom Wasser auf und landete ohne Erschütterung. Der Bootskörper hat eine hohe Back, die die Insassen vor Wind und Seegang schützt und ein Überschlagen verhütet. Die Höchstgeschwindigkeit beim Probeflug mit zwei Fluggästen war 124 km. Die drei weiteren Flugboote sollen in den nächsten Wochen abgeliefert werden.

— Philippinen. Nach »Army and Navy Journal« bereiten sich in den Philippinen neue Unruhen vor. Die Unzufriedenen sollen in zwei Lager geteilt sein; die einen unter Führung von Manuel Quezon erstreben völlige Unabhängigkeit, die andern wollen die Regierung der Vereinigten Staaten beibehalten, weil sie nicht unter die Herrschaft Quezons und seiner Anhänger kommen wollen.

— Handelsmarine. Im Senat ist der Antrag auf eine neue Seemannsordnung angenommen worden, nach der jeder Seemann, gleichgültig welcher Nation, beim Anlaufen eines Hafens der Vereinigten Staaten einen Teil seines Lohnes ausgezahlt erhalten muß und flüchtige Seeleute nur wegen Vertragsbruches vom Schiffsführer zivilrechtlich verklagt, aber nicht wie bisher polizeilich zurückgebracht werden dürfen. Der Gesetzantrag steht im Widerspruch zu dem Grundsatz, daß Seeleute nur nach den Gesetzen ihrer Heimat oder des Landes, in dem sie angeheuert sind, behandelt werden dürfen, und würde, wenn er auch im Repräsentantenhause angenommen werden sollte, eine schwere Schädigung der europäischen Schiffahrt verursachen. Eine andere Bestimmung des Antrages, daß mindestens 75 v. H. der Besatzung die Sprache

des Kapitäns und der Offiziere verstehen, und daß 40 v. H. befahrene Seeleute sein müssen, würde auch die Schiffahrt der Vereinigten Staaten treffen, da ihre Schiffe im Stillen Ozean nur Chinesen als Heizer bekommen können.

v. Selchow.

Frankreich. Marinepolitik. Der neue Marineminister M. Monis hat auf eine an ihn gerichtete Anfrage über die von ihm zu verfolgende Marinepolitik geantwortet: „Ich halte es für notwendig, die Geschwindigkeit der Linienschiffe zu vergrößern, ohne ihre Kampfkraft dadurch herabzusetzen. Dem Flug- und Luftschiffwesen werde ich ganz besondere Aufmerksamkeit widmen, da ich darin eine gute Unterstützung unserer vorzüglichen Torpedobootstreitkräfte erblicke. Wir müssen zahlreiche Flugzeuge und Luftschiffe haben, die imstande sind, den Kanal und das Mittelmeer zu überfliegen. Die zur Herstellung eines einwandfreien Pulvers getroffenen Maßnahmen verbürgen einen vollen Erfolg. Änderungen auf diesem Gebiete sind nicht nötig. Die Verwaltung der Arsenale scheint mir verbesserungsbedürftig zu sein, hier muß Wandel geschaffen werden. Unsere Offiziere und Mannschaften, die von Liebe und Hingebung zum Beruf beseelt sind, können stets auf meine Fürsorge rechnen."

Der Marineminister hat gegen Ende des vorigen Jahres einen von der Kammer inzwischen genehmigten Gesetzesvorschlag eingebracht, der eine Änderung des Bauprogramms enthält. Dieser Vorschlag lautet: „Der Marineminister wird ermächtigt, im Jahre 1914 ein Linienschiff und drei Aufklärungsschiffe auf Stapel zu legen". Zur Begründung wird angeführt: „Nach dem Flottengesetz von 1912 sollten im Jahre 1914 zwei Linienschiffe auf Stapel gelegt werden, und zwar am 1. Oktober. Die Regierung beabsichtigt nur die Stapellegung eines Linienschiffes, diese aber am 1. Januar, aus folgenden militärischen Gründen vorzunehmen: Es ist eine allgemein anerkannte Tatsache, daß die Linienschiffstreffen aus gleichen Schiffen und die Geschwader aus 6 oder 8 Schiffen bestehen müssen. Der Conseil supérieur hat im vorigen Jahre entschieden, daß die Geschwader aus 8 Schiffen zusammengesetzt werden sollen. Dieser Beschluß ist bereits durchgeführt. Aus diesen Gründen muß man darauf bedacht sein, soviel Schiffe gleicher Gattung zu bauen, daß obiger Grundsatz befolgt werden kann. Das trifft zu für die im Jahre 1910 auf Stapel gelegten 4 Schiffe der „Jean Bart"-Klasse („Jean Bart", „Courbet", „Paris", „France") und für die im Jahre 1913 begonnenen Schiffe der „Normandie"-Klasse („Normandie", „Flandre", „Gascogne", „Languedoc"). Im Jahre 1912 sind aber nur 3 Schiffe auf Stapel gelegt worden („Bretagne", „Provence" und die „Lorraine" als Ersatz für „Liberté". Diese Schiffe gleichen denen der „Normandie"-Klasse, aber da sie mit diesen zusammen ein Geschwader von nur 7 Schiffen bilden würden, ist es unbedingt nötig, ein neues Linienschiff möglichst bald auf Stapel zu legen, damit es ungefähr mit der „Normandie"-Klasse zusammen fertig wird. Deshalb wird beantragt, eines der 1914-Schiffe anstatt am 1. Oktober schon am 1. Januar auf Stapel zu legen, das andere 1914-Schiff aber erst im Jahre 1915 zu beginnen." Dieser Gesetzesvorschlag ist angenommen worden; die für 1. Januar 1914 geplante Kiellegung des Linienschiffes „Béarn" hat sich bis jetzt noch verzögert.

Die Ausführungen des Marineministers könnten leicht zu der falschen Annahme führen, daß Frankreich keine Beschleunigung, vielmehr eine Verlangsamung in der Ausführung seines Flottengesetzes herbeiführen will. Wenn man sich aber kurz die Bautätigkeit der letzten Jahre vor Augen führt, kommt man zu der Überzeugung,

daß das Flottengesetz, wenn in dem bisherigen Tempo weitergebaut wird, nicht erst 1920, sondern schon 1918, wenigstens in bezug auf die Linienschiffe, zur Durchführung gebracht sein wird. Bei den Ausführungen des Marineministers wird mit keinem Wort erwähnt, daß die nach dem Flottengesetz erst 1914 zu bauenden Schiffe bereits im Oktober 1913 auf Stapel gelegt worden sind („Flandre“ und „Gascogne“); sie werden also stillschweigend als drittes und viertes 1913-Schiff gerechnet. Somit wäre im Jahre 1914 eigentlich gar kein Linienschiff fällig, und die Stapellegung der „Béarn“ bedeutet ein Vorgreifen auf ein 1915-Schiff.

Genaue Pläne über die in diesem Jahre zu bauenden drei Aufklärungsschiffe sind noch nicht bekannt geworden.

Ein Gesetzentwurf sieht eine Neuorganisation des Marine-Flug- und -Luftschiffwesens sowie eine Verbesserung der Häfen und Werften vor. Dieser Gesetzesvorschlag wird folgendermaßen begründet: „Ein zweckmäßiger Ausbau der Seestreitkräfte wird durch das Flottengesetz gewährleistet, aber es ist unbedingt nötig, daß die Häfen und Werften gleichzeitig instandgesetzt werden, den Bedürfnissen der immer größer werdenden Flotte gerecht zu werden. Ein neues Baudock in Lorient ist bereits in Angriff genommen worden, aber es genügt nicht, in Brest muß auch eins gebaut werden. Hier ist außerdem ein neuer Schnürboden zu errichten, da der alte den immer größer werdenden Abmessungen der neuen Linienschiffe nicht mehr entspricht. Die Hilfsmittel für eine schnelle Ausrüstung und Verproviantierung der Flotte sind in Brest, Toulon und Biserta unzureichend. Außerdem ist der Hafen von Toulon jetzt schon zu klein für die Flotte; Molenbauten, Baggerungen und Kaianlagen sind hier möglichst bald in Angriff zu nehmen. In Cherbourg, Toulon und Biserta fehlen Lagerschuppen für Minen und Torpedos, die Torpedoschießstände reichen infolge der vergrößerten Laufstrecken nicht mehr aus. Für Luftschiffe und Flugzeuge müssen Stationen errichtet werden, neue Apparate müssen konstruiert werden, damit uns der Vorrang auf diesem Gebiete nicht streitig gemacht werden kann.“

Dieser Gesetzesvorschlag ist im Juli vorigen Jahres eingebracht worden. Er wurde jetzt an die Marinekommission überwiesen, welche den Abgeordneten M. Coreil beauftragt hat, in einer Denkschrift die Gründe für die einzelnen Forderungen klarzulegen.

Während das Linienschiff „Béarn“ nach Größe und Armierung noch dem „Normandie“-Typ entsprechen wird, scheint man für die im Jahre 1915 zu bauenden Linienschiffe einen neuen Entwurf auszuarbeiten. Soweit bekannt geworden ist und wie auch vom »Moniteur de la Flotte« bestätigt wird, hat man sich entschlossen, 28 000 bis 30 000 t-Schiffe zu bauen mit hoher Geschwindigkeit und einer Armierung von sechzehn 34 cm-Geschützen in vier mittschiffs aufgestellten Vierlingstürmen. Eine Steigerung des Kalibers hält man nicht für nötig, da ein neues 34 cm-Geschütz in Konstruktion ist, dessen Leistungsfähigkeit die des alten weit übertreffen soll. Von diesem Typ werden voraussichtlich 4 Schiffe im Jahre 1915 auf Stapel gelegt werden.

— Flottentätigkeit. Nach Beendigung des Weihnachtsurlaubs sind die Schiffe geschwaderweise aus Toulon ausgelaufen, um zunächst Einzelübungen zu erledigen.

In Marinekreisen ist man mit dem Verlauf der Levantereise des I. Geschwaders sehr zufrieden. Abgesehen von der politischen Bedeutung habe diese Reise ausgezeichnete Gelegenheit geboten, die Schiffe einzufahren und die Sicherheit im Manövrieren zu erhöhen. Schließlich sei es nicht zu gering zu veranschlagen, daß

solche Reisen ganz erheblich dazu beitrügen, die Dienstfreudigkeit der Mannschaft zu heben und ihnen eine Abwechslung in dem anstrengenden, eintönigen Flottendienst zu gewähren.

— Personal. Der Wechsel im Marineministerium hat auch eine Neubesetzung der Kabinettschef-Stelle zur Folge gehabt. Für den erst kürzlich mit dieser Stellung betrauten Kapitän zur See Schwerer ist der Kapitän zur See Salaün Chef des Marinekabinetts geworden.

Der Mannschaftsmangel in der französischen Marine scheint durch die im Herbst 1913 erfolgte Einstellung zweier Jahrgänge zunächst einigermaßen behoben worden zu sein. Über die Zusammensetzung der französischen Armee und Marine nach Jahrgängen werden oft ungenaue und unrichtige Angaben veröffentlicht, es sollen deshalb im folgenden die augenblicklich bestehenden Verhältnisse kurz erläutert werden:

Vorausgeschickt muß werden, daß die für die Armee gültigen Bestimmungen auch für die Marine zutreffen, soweit es sich um den in der Marine dienenden Landersatz handelt.

Anfang Oktober 1913 sollte sich die französische Armee auf Grund der Wiedereinführung der dreijährigen Dienstzeit aus den Jahrgängen 1910, 1911 und 1912 zusammensetzen. Der Jahrgang 1912, als der jüngste, ist der der Rekruten, die im Oktober 1913 eingestellt wurden. Diese drei Jahrgänge bestehen aus Wehrpflichtigen, die nach dem alten Rekrutierungsgesetz aus dem Jahre 1905 nach vollendetem 21. Lebensjahre zur Fahne treten mußten. Wer also im Laufe des Jahres 1912 das 21. Lebensjahr vollendete, gehörte zu dem Jahrgang 1912, der erst im Oktober 1913 eingestellt worden ist.

Bei der Einbringung des Gesetzes über die Wiedereinführung der dreijährigen Dienstzeit bestand anfangs die Absicht, dem Gesetz rückwirkende Kraft zu geben, also schon den Jahrgang 1910 (eingetreten im Herbst 1911) ein drittes Jahr unter den Fahnen zu behalten. Da die gesetzgebenden Körperschaften aber in dieser Maßnahme eine ungerechtfertigte Härte gegen den Jahrgang 1910 sahen, der unter den alten Bedingungen im Jahre 1911 eingetreten war und mit seiner Entlassung im Herbst 1913 gerechnet hatte, so wurde im Jahre 1913 beschlossen, die Wehrpflichtigen statt nach dem vollendeten 21. Lebensjahre schon nach dem 20. Lebensjahre einzustellen, um einen dritten Jahrgang unter die Fahnen berufen zu können.

Tatsächlich hat also das Gesetz über die Wiedereinführung der dreijährigen Dienstzeit und die Einstellung nach vollendetem 20. Lebensjahre bereits im Herbst 1913 Wirkung gehabt. Der Jahrgang 1910 wurde dem alten Gesetze entsprechend im Oktober entlassen, der Jahrgang 1911 (eingestellt 1912) begann sein zweites Dienstjahr, und der Jahrgang 1912 (nach vollendetem 21. Lebensjahre) wurde Anfang Oktober eingestellt. Die Einstellung des Jahrgangs 1913 (nach vollendetem 20. Lebensjahre) erfolgte im November 1913, da es den Aushebungskommissionen nicht mehr möglich war, die Listen des zweiten neuen Jahrganges bis zum Oktober fertigzustellen.

Die französische Armee und der in der Marine dienende Landersatz setzt sich augenblicklich also zusammen:

Jahrgang 1911	(eingetreten 1912)	22-Jährige	(1914 zu entlassen, da nach dem alten Gesetz eingestellt),
„ 1912	(„ 1913)	21- „	(wahrscheinlich 1915 zu entlassen),
„ 1913	(„ 1913)	20- „	(1916 zu entlassen).

Ob der Jahrgang 1912 zwei oder drei Jahre unter den Fahnen bleiben muß, scheint noch nicht entschieden zu sein. Möglich wäre es, ihn auch noch nach dem alten Gesetz zu behandeln und nach zwei Jahren zu entlassen. Man müßte dann allerdings an der Einstellung nach dem vollendeten 20. Lebensjahre festhalten und dies nicht als eine vorübergehende Maßnahme betrachten.

Für die Marine ist diese ganze Angelegenheit von großer Wichtigkeit, da die Zahl des in der Marine dienenden Landersatzes von Jahr zu Jahr größer geworden ist. Infolge Mangels an geeignetem seemännischem Ersatz wurden vom Landersatz in die Marine eingestellt:

Im Jahre 1907 . .	229 Mann	Im Jahre 1911 . .	1561 Mann	
„ „ 1908 . .	750 „	„ „ 1912 . .	2340 „	
„ „ 1909 . .	663 „	„ „ 1913 . .	4391 „	vom Jahrgang 1912 und
„ „ 1910 . .	668 „		4003 „	„ „ 1913.

Von diesen im Herbst 1913 eingestellten 8394 Mann haben die meisten sich freiwillig für die Marine gemeldet. Das unter dem Marineminister Delcassé begonnene und von seinem Nachfolger eifrig geförderte Verfahren, im Inlande durch Vorträge, Lichtbilder und Maueranschläge Stimmung für die Marine zu machen, hat seine Wirkung nicht verfehlt. Hinzu kommt noch der Vorteil, den die Marine gegenüber dem Heere bietet, daß ein großer Teil der Eingestellten eine dem früheren Beruf entsprechende Tätigkeit findet. Außerdem sieht eine neue Bestimmung vor, daß Leute des dreijährigen Ersatzes, wie Zimmerleute, Elektriker, Heizer, Maschinenpersonal, Bäcker usw., bereits während ihrer Rekrutenausbildung eine theoretische oder praktische Prüfung in ihren Berufskenntnissen ablegen können, nach deren Bestehen sie ohne Kursusbesuch als Spezialisten eingeschifft werden. Nach einjähriger Dienstzeit können sie das Abzeichen ihres Spezialfaches und das Recht auf Beförderung erhalten. Diese Aussicht auf Besserstellung an Besoldung wird manchen zum freiwilligen Eintritt in die Marine veranlaßt haben.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick, aus welchen Berufen der im Herbst 1913 in die Marine eingestellte Landersatz stammt:

Elektriker	455	Bäcker	245
Metallarbeiter, Kupferschmiede, Gießer usw.	3965	Köche	132
Zeichner	298	Buchführer usw. (für Bureautätigkeit)	181
Tischler	394	Post- und Telegraphen-Beamte . .	74
Schuster	45	Chauffeure	57
Schneider	49	Flußschiffer und verschiedene Berufe	2596

Es ist ohne weiteres klar, daß diese doppelte Einstellung den Personalmangel in der Marine zunächst behoben haben muß. Ohne dies wäre es aber dem Marineminister auch nicht möglich gewesen, den gerade in diesem Jahre an ihn herantretenden hohen Personalanforderungen gerecht zu werden. Die Indienststellung der Großkampfschiffe und vor allen Dingen die jetzt erfolgte Übernahme der Küstenbefestigungswerke von Cherbourg durch die Marine haben die Personalbedürfnisse erheblich gesteigert. Für Cherbourg werden 1770 Mann aktives und 1550 Mann Reservepersonal gebraucht. Der Mannschaftsbesatzungsetat der „Courbet“-Schiffe beträgt 1085 Mann. Soweit bekannt, sollen im Sommer 1914 das dritte und vierte Schiff dieser Klasse in Dienst gestellt werden, ohne daß, wie bei der Indienststellung von „Courbet“ und „Jean Bart“, ältere Schiffe dafür außer Dienst gestellt werden sollen.

Wenn man dazu noch die auf allen Schiffen auszufüllenden Lücken in den Besatzungsetats rechnet, so bleibt von dem eingestellten zweiten Jahrgang kein großer Überschuß. Man kann aber damit rechnen, daß die französische Marine zur Zeit voll aufgefüllt ist, wenn auch mit zum Teil unerfahrenem, noch nicht seegewohntem Personal.

— Torpedowesen. Vom 1. Januar 1914 ab sind die 3 Zerstörerflottillen und die beiden Unterseebootsflottillen des Nordens unter den Oberbefehl eines Stabsoffiziers gestellt worden. Fregattenkapitän Faucon wurde mit dieser Stellung beauftragt.

Zerstörer „Renaudin", der bereits im März 1913 von Stapel gelaufen ist und wegen mangelhafter Leistungen bei den Probefahrten nicht abgenommen werden konnte, hat bei einer vierstündigen Dauerfahrt 24 kn erreicht. Nach Erledigung einer dreitägigen Dauerfahrt soll das Boot in die I. Armée navale eingereiht werden.

— Unterseebootswesen. In Le Havre werden Versuche gemacht mit einem neuen Unterseebootshebegerät, das aus zwei großen Greifern besteht, die an einem schweren Takel hängen. Zunächst wurden Versuche mit einem auf geringer Wassertiefe versenkten 5 t schweren Boot angestellt. Das Ergebnis soll zufriedenstellend gewesen sein; das Boot wurde in 5 Minuten gehoben. Die Versuche werden in nächster Zeit mit einem alten Unterseeboot gemacht werden.

Auch mit dem großen 1000 t-Hebedock sind die Versuche von neuem angestellt, nachdem die Hebeketten verstärkt worden sind. Das Unterseeboot „Cigogne" tauchte mit der Besatzung an Bord unter dem Dock auf den Grund. Die Hebeketten wurden von Werfttauchern eingeschäkelt, und das Boot konnte ohne Unfall an die Oberfläche befördert werden.

— Häfen und Werften. Nachdem aus Rochefort fast die sämtlichen schwimmenden Streitkräfte verlegt worden sind, scheint man für Lorient dasselbe zu planen. Die 3 dort in Reserve liegenden Kreuzer „Cassard", „Kléber" und „Descartes" sollen die Werft verlassen, welche in Zukunft nur mit Neubauten beschäftigt werden wird. Die Presse von Lorient sucht den neuen Marineminister zu überzeugen, daß eine vollkommene Entblößung der Westküste ein grober strategischer Fehler sei, da dadurch eine Flankierung von Brest und eine Ausschiffungsmöglichkeit für feindliche Landungskorps geschaffen würde, wie sie besser gar nicht zu denken wäre.

Nach »Le Temps« verteilt sich die im Etat von 1914 für Neubauten vorgesehene Summe auf 50 Schiffe: 10 Linienschiffe, 3 Kreuzer, 5 Zerstörer, 24 Unterseeboote, 1 Aviso, 1 Kanonenboot, 1 Minenleger, 4 Minensucher und 1 Öltransportschiff. Von diesen Schiffen sind im Jahre 1914 neu auf Stapel zu legen: 1 Linienschiff „Béarn", 3 Kleine Kreuzer, 5 Unterseeboote „Joessel", „Fulton", „Laplace", „Lagrange" und „Regnault" und 1 Minenleger. Die übrigen Fahrzeuge befinden sich bereits im Bau. »Le Temps« schreibt dazu: „Das Marine-Ministerium erblickt hierin keine Änderung des Bauprogramms, sondern lediglich eine Verschiebung der Maßnahmen. Das Programm sieht zwar die Kiellegung der Kreuzer erst nach dem Bau der Linienschiffe vor, aber die letzten Flottenmanöver haben gezeigt, wie dringend notwendig Aufklärungsschiffe für die Geschwader sind. Da wir keine Schiffe dieser Art haben, ist die Kiellegung von 3 Kleinen Kreuzern, deren Bau das Flottengesetz vorsieht, zeitlich nur etwas früher gelegt worden." (Vgl. Marinepolitik.)

— Baukosten. »Journal officiel« veröffentlicht einen Bericht des Rechnungshofes über die Baukosten der „Danton"-Schiffe, von den 2 auf Staatswerften und 4 auf Privatwerften erbaut worden sind. Die Kosten auf der Staatswerft betrugen für das Schiff 43 920 000 *M*, auf den Privatwerften 43 465 000 *M*, also 455 000 *M* weniger.

— Küstenverteidigung. Die für April 1914 geplante Übernahme der Küstenbefestigungen durch die Marine scheint nach »Le Yacht« auf verschiedene Schwierigkeiten zu stoßen. Durch die Ausbildung einer verhältnismäßig großen Anzahl von Geschützführern für die Küstenwerke werden eine Menge der sonst für die Flotte verfügbaren Stellen auf den Artillerieschulen besetzt. Es ist beabsichtigt, den für die Küstenverteidigung bestimmten Leuten den für das Landheer üblichen Sold zu gewähren, während für die eingeschifften Matrosen eine höhere Löhnung zuständig

ist. Man fürchtet, daß hierdurch Unzufriedenheiten hervorgerufen werden, da man zwischen Leuten, die die gleiche Bezeichnung (Marin) und die gleiche Uniform tragen, keinen Unterschied in der Löhnung machen dürfe.

An Mannschaften sind nach einer Mitteilung des Marineministers für Cherbourg vorgesehen:

Aktives Personal: 70 Deckoffiziere und 1700 Unteroffiziere und Gemeine;

Reservepersonal: 50 Deckoffiziere und 1500 Unteroffiziere und Gemeine; zusammen also 120 Deckoffiziere und 3200 Unteroffiziere und Gemeine.

Japan. Äußere Politik. Die Ende des Jahres in Tokio eingetroffene mexikanische Sondergesandtschaft unter Führung von Francisco de la Barra ist von der Bevölkerung lebhaft begrüßt worden. Sie soll der japanischen Regierung den Dank Mexikos für die Teilnahme an der vor einigen Jahren stattgefundenen Unabhängigkeitsfeier aussprechen. Die Blätter widmen ihr lange Begrüßungsartikel und benutzen die Gelegenheit, auf die engen und freundschaftlichen Beziehungen zwischen Japan und der mexikanischen Republik hinzuweisen.

— Innere Politik. Ende November haben im Ministerrat die Verhandlungen über den Jahreshaushalt 1914/15 stattgefunden. Amtlich ist ihr Ergebnis noch nicht veröffentlicht worden, die Zeitungen bringen aber schon nähere Einzelheiten. In erster Linie handelte es sich bei den Beratungen um die Entscheidung darüber, ob für das Heer oder die Marine größere Mittel angefordert werden sollten. Die Vermutung, die schon früher an dieser Stelle ausgesprochen wurde, hat sich bestätigt: Die Errichtung zweier neuer Divisionen für Korea ist zunächst fallen gelassen worden, dagegen soll die Forderung im nächsten Jahre wieder eingebracht werden. Angeblich hat der Ministerpräsident dem Kriegsminister hierfür bindende Zusagen gegeben, einige Blätter wollen wissen, daß dann außer den erwähnten zwei Divisionen noch zwei für die Mandschurei aufgestellt werden sollen. Für den Ausbau der Flotte sind dagegen außer den aus früheren Programmen noch verfügbaren 325,5 Mill. ℳ noch weitere 321,3 Mill. ℳ in Ansatz gebracht, die sich auf die Jahre 1913 bis 1920 verteilen. Hiervon sollen sechs Linienschiffe und vier Panzerkreuzer gebaut werden, auf welche die Großlinienschiffe „Fuso“ und „Nr. 4“ sowie die Panzerkreuzer „Kongo“, „Hiyei“, „Kirishima“ und „Haruna“ in Anrechnung kommen.

Im übrigen ist auf weitgehende Sparsamkeit bei Aufstellung des Etats Bedacht genommen. Wie der Finanzminister, Baron Takahashi, auf einer Versammlung der Seiyukai ausführte, wird jede nicht unbedingt nötige Ausgabe sorgfältig vermieden werden. In Aussicht genommen sind nur die Errichtung einer Luftschifferabteilung und Gründung eines Luftschiffahrts-Studienausschusses, Erweiterung des Fernsprechdienstes und der Stationen für drahtlose Telegraphie, die Legung eines Kabels zwischen Schanghai und Nagasaki und die Errichtung von drei neuen Konsulaten in China; über die Höhe der einzelnen Summen ist Bestimmtes noch nicht bekannt geworden. Ferner ist eine beschränkte Schuldentilgung und Herabsetzung der Gewerbe- und Erbschaftssteuer geplant, um den dringenden Wünschen auf Ermäßigung der drückenden Steuerlast entgegenzukommen.

Der Reichstag ist am 24. Dezember mit einer Thronrede eröffnet worden und hat sich darauf für einige Wochen bis zum Beginn der eigentlichen Parlamentsverhandlungen vertagt.

— Schwimmende Streitkräfte. Die Zusammensetzung der Flotte ist nach einer amtlichen Bekanntmachung von Anfang Dezember wie folgt geändert worden:

I. Geschwader: Panzerkreuzer „Kongo“ P,
Linienschiff „Settsu“,
Panzerkreuzer „Tsukuba“,
Linienschiff „Satsuma“,
" „Iwami“,
" „Suwo“.

II. Geschwader: Panzerkreuzer „Yakumo“,
" „Iwate“,
" „Tokiwa“,
Gesch. Kreuzer „Chikuma“.

Aus dem III. Geschwader wurde der Panzerkreuzer „Iwate“ zurückgezogen und dem II. Geschwader zugeteilt, „Tsuschima“ wurde in Reserve überführt. Die Stationsgeschwader weisen verschiedene Veränderungen auf, hervorgerufen durch Zuteilung von Schiffen zu den aktiven Verbänden. In den Torpedobootsverbänden wechselten die Führerschiffe; der zur Marinestation Maizuru gehörige Verband wurde aufgelöst, seine Boote auf andere Kriegshäfen verteilt.

Das Schulgeschwader, bestehend aus den Panzerkreuzern „Asama“ und „Azuma“, wurde neu formiert und soll demnächst seine Übungsfahrt nach australischen Gewässern antreten.

— Personal. Wie alljährlich wurde nach den Herbstmanövern eine große Anzahl Beförderungen und Stellenbesetzungen bekanntgegeben. Von ihnen seien genannt: Vizeadmiral Tomosaturo Kato zum Chef des I. Geschwaders, Vizeadmiral Sadakichi Kato zum Chef des II. Geschwaders, Admiral Ijichi zum Chef des Konstruktionsdepartements, Admiral Dewa zum Mitglied des Kriegsrates.

In den oberen Dienstgraden wurden 3 Kontreadmirale, 6 Kapitäne zur See, 18 Fregattenkapitäne und 39 Korvettenkapitäne zum nächsthöheren Dienstgrade befördert. 2 Vizeadmirale und 2 Kontreadmirale wurden verabschiedet. Der Zahl nach bleiben die Beförderungen um etwa ein Drittel gegen die des Vorjahres zurück.

Die Altersgrenzen der aktiven Offiziere und Deckoffiziere der Marine sind neu festgesetzt worden. Bei den Seeoffizieren wurden sie in den Dienstgraden bis zum Kapitän zur See einschließlich abwärts um einige Jahre herabgesetzt, während sie in den unteren Dienstgraden unverändert blieben. Die Altersgrenzen der Marineingenieure und Vermessungsoffiziere sind durchweg herabgesetzt worden; sie sind jetzt denen der Seeoffiziere gleich.

Ferner wurden neue Bestimmungen veröffentlicht über Stellung zur Disposition und zur Reserve (Verabschiedung).

— Material. Die »Times« vom 8. Dezember 1913 bezeichnet das am 20. November in Yokosuka auf Stapel gelegte Großkampfschiff als Panzerkreuzer, die beiden im März d. Js. in Nagasaki und Kobe auf Stapel zu legenden Neubauten als Schwesterschiffe von ihm.

Panzerkreuzer „Haruna“ ist am 14. Dezember auf der Kawasakiwerft in Kobe von Stapel gelaufen. Der Oberwerftdirektor betonte in einer Rede anläßlich des Stapellaufs, daß Japan auf diesen Neubau ganz besonders stolz sein könne, da das Schiff zu 99 v. H. aus japanischem Material hergestellt sei. Diese Angabe ist wohl nur für den Schiffsrumpf zutreffend, da ein großer Teil der Maschinen aus England bezogen wird.

Zu den zahlreichen Verlusten, die die japanische Marine im Laufe des letzten Jahres zu beklagen hatte, ist Ende des Jahres noch ein neuer hinzugekommen. Der Zerstörer „Asatsuyu“, der am 9. November bei Nanao strandete, ist am 30. November bei starkem Seegang in der Mitte durchgebrochen; das Achterschiff blieb auf dem Felsen, während das Vorschiff in tiefem Wasser sank. Das Boot muß als verloren betrachtet werden. Man hatte versucht, es durch Anbringen leerer Fässer späterhin durch Prähme und Kaissons zum Aufschwimmen zu bringen, jedoch ohne Erfolg.

— Flugdienst. Zwei 100 PS-Rumplerflugzeuge sind im November von Hamburg nach Yokohama verschifft worden. Sie wurden von Korvettenkapitän Isobe, der sich zu Studienzwecken in Deutschland aufhielt, angekauft.

Die von der Armee zur Beschaffung von Flugzeugen aufgestellten Forderungen sollen erheblich gekürzt worden sein (von 630 000 auf 105 000 *M*). Verschiedene Blätter äußern hierüber ihre Unzufriedenheit, weil 12 Flugzeuge, 2 Luftschiffe und etwa 15 ausgebildete Flieger (jetziger Bestand) zu gering seien.

Auf dem Flugplatz Tokorozawa wurden von Kapitän Tokuzawa und Leutnant Sawada erfolgreiche Versuche im Bombenwerfen von Flugzeugen ausgeführt. Die Geschosse bestanden aus Metallhülsen von etwa 45 cm Länge und 7,5 kg Gewicht.

— Verschiedenes. Am 15. Januar starb Admiral Graf Ito. Er war einer der hervorragendsten Organisatoren in der japanischen Marine. Nachdem er 10 Jahre lang Oberwerftdirektor in Yokosuka gewesen war, wurde er Marineminister im Kabinett Kurodo. Während des japanisch-chinesischen Krieges war er Flottenchef und der Sieger in der Schlacht am Yalu. Später wurde er Chef des Admiralstabes und hatte als solcher hervorragenden Einfluß auf die Führung des russisch-japanischen Krieges. Admiral Ito genoß in besonderem Maße das Vertrauen des verstorbenen Kaisers.

Ack.



Italien. In der Kammer machte der Finanzminister Einzelangaben über das neue Flottenprogramm, das sich in der Form und den geforderten Mitteln den bisherigen Programmen anschließt. Um die Ersatzbauten auszuführen, sollen die ordentlichen Ausgaben, die mit dem 1. Juli 1914 von 64 auf 72 Mill. *M* gebracht werden, eine jährliche Erhöhung von 8 Mill. *M* erfahren, so daß 1917/18 die beabsichtigte Normalhöhe von 96 Mill. *M* erreicht sein wird, die jedes Jahr den Bau eines Großkampfschiffes und der entsprechenden Hilfsschiffe gestattet. Die seit 1908 für außerordentliche militärische Bedürfnisse bewilligten Kredite gestatten noch die Einstellung von 93 Mill. *M* in drei aufeinander folgenden Jahren von 1914/15 ab. Die neuen außerordentlichen Mehrforderungen werden begründet mit dem Ausbau der Luftflotte und der Verteidigung der Land- und Seegrenzen. Es soll versucht werden, diese Mehrforderungen auf mehrere Jahre zu verteilen und sie in den Grenzen des Durchschnitts der letzten 5 Jahre zu halten.

— Marineetat. Der Etat für 1914/15 sieht eine Gesamtsumme von 205 936 184 *M* vor. Hierzu würden noch 24 Mill. *M* aus dem Extraordinarium 1915/16 kommen. Beim Personal ist eine Erhöhung von 35 000 auf 38 000 Mann vorgesehen.

— Flottentätigkeit. Das Levantegeschwader des Herzogs der Abruzzen ist am 12. Dezember in Tripoli eingetroffen und festlich empfangen worden. Die Kreuzfahrt dieses Verbandes ist damit beendet, und die Schiffe treten wieder zur Flotte. Der Kreuzer „Francesco Ferruccio“ hat den Befehl erhalten, nach Brindisi zu gehen, um gegebenenfalls in Albanien einzugreifen.

— Personal. Der bekannte Schiffskonstrukteur Cuniberti ist am 18. Dezember in Rom gestorben.

Der Kronprinz von Italien wird auf seinen Wunsch — statt wie üblich mit dem 10. Lebensjahr in die Armee — demnächst in die Marine eintreten und an Bord des Kreuzers „Puglia“ unter dem Kommando seines bisherigen militärischen Erziehers, Kapitän zur See Benardi, eine längere Kreuzfahrt antreten.

— Neubauten. Der Zerstörer „Audace“ hat am 22. Dezember auf der Reede von Spezia eine Höchstgeschwindigkeit von 36,2 kn erreicht und etwa 20 000 PS entwickelt. Das Unterseeboot „Giacinto Pullino“ soll zwar die ausbedungene Überwassergeschwindigkeit von 18 kn, jedoch nicht die verlangte Unterwassergeschwindigkeit von 14 kn erreicht haben.

— Abschaffung des Einjährigendienstes. In der Kammer hat der Finanzminister im Einverständnis mit dem Kriegs- und Marineminister einen Gesetzentwurf eingebracht, der die Abschaffung des einjährig-freiwilligen Dienstes beabsichtigt. Dies bedeutet im Falle der Annahme Mehrkosten von etwa 2,5 Mill. ℳ im Jahr.

— Flottenstützpunkt. Zeitungsnachrichten zufolge wird Tarent zu einem Stützpunkt ersten Ranges ausgebaut. Das Marinestationskommando von Neapel ist bereits dorthin verlegt worden. Die zweite Durchfahrt im Innenhafen soll für Großkampfschiffe ausgebaut werden. Es wird ausdrücklich betont, daß Brindisi nur Flottenstützpunkt zweiten Ranges ist.

— Libyen. Die Gesamtkosten der Eroberung Libyens werden auf 780 Mill. ℳ angegeben, die sich auf 26 Monate verteilen. (Vgl. „Marine-Rundschau“, 1913, S. 377.) Nach einer Veröffentlichung des italienischen Generalstabes sind 1911 im ganzen 90 000 Mann nach Libyen geschickt worden, 1912 weitere 124 000, während 70 000 Mann zurückbefördert wurden, so daß 114 000 Mann zur Eroberung des Landes Verwendung fanden. Die Gesamtverluste der Italiener betrugen 236 Offiziere und 4076 Mann tot und verwundet.

Die Zahl der regulären türkischen Truppen in Tripolis betrug 5000, in der Cyreneika 2000; dazu kommen die schwer zu schätzenden sehr zahlreichen Irregulären.

Gt.



Rußland. Marinepolitik. Nach Zeitungsnachrichten ist davon Abstand genommen worden, das sogenannte „Große“ Schiffbauprogramm bereits im Laufe des Jahres 1914 einzubringen. Die von der russischen Presse bisher veröffentlichten Mitteilungen lassen jedoch noch nicht klar erkennen, ob die diesjährigen Marineforderungen sich auf die durch das 1912 bewilligte „Kleine“ Schiffbauprogramm bedingten Mehrforderungen beschränken werden. Vielmehr scheint es nicht ausgeschlossen, daß ein neuer Unterabschnitt des „Großen“ Programms, unter dem Namen „Programm des verstärkten Flottenbaues 1916 bis 1920“ der Duma vorgelegt werden wird. Welche Forderungen dieses enthält, ist vorläufig noch nicht zur Kenntnis der Öffentlichkeit gebracht worden.

— Flottentätigkeit. Ostsee. Die Verbände der Baltischen Flotte lagen von Mitte Dezember bis Mitte Januar, wie jedes Jahr mit der ersten Ausbildung der Rekruten beschäftigt, im Zustande „armierter Reserve“ in ihren Winterliegehäfen. Das Streuminengeschwader, das als erster Verband in armierte Reserve getreten war, aktivierte am 13. November für eine bis zum 20. November dauernde Übungsfahrt, nach deren Erledigung es wieder in armierte Reserve ging.

Schwarzes Meer. Das Schwarzmeer-Geschwader unternahm noch kurz vor Weihnachten eine Übungsfahrt im Verbande.

— Personal. Der Chef des Streuminengeschwaders der Ostsee, Kapitän 1. Ranges Kanin, der Chef des Stabes der Baltischen Flotte, Kapitän 1. Ranges Körber, und der Chef der Kreuzerbrigade der Ostsee, Kapitän 1. Ranges Maximow, wurden zu Kontreadmiralen befördert. Der Marineminister, Admiral Grigorowitsch, wurde zum Mitgliede des Reichsrates ernannt.

— Schiffsmaterial. Die in Middlesborough erbauten Minensuchfahrzeuge „Plamja", „Iskra" und „Patron" (vgl. Oktoberheft 1913) wurden Ende Dezember fertiggestellt und durch Personal der Bauwerft nach Rußland übergeführt. Auf der Fahrt strandete eines der Fahrzeuge — nach dänischen Zeitungsnachrichten entweder die „Iskra" oder ein viertes, bisher noch nicht bekanntes Boot, namens „Nyrok" — am 2. Januar in schlechtem Wetter bei Bornholm. Ein Teil des Personals ertrank bei dem Versuch, in einem Beiboot das Land zu erreichen. Das Fahrzeug wurde Mitte Januar abgebracht und nach Rönne eingeschleppt.

Stapellauf: Torpedoboot „Gromki" am 18. Dezember 1913 in Nikolajew auf der Filiale der Newa-Schiffbauwerft.

Wie durch Tagesbefehl des Chefs der Baltischen Flotte bekanntgemacht wurde, führte das Werkstattschiff „Angara" Ende August eine gut gelungene Reparatur einer gebrochenen Schraubenwelle des Torpedobootes „Amurjez" aus. Das Boot vermochte mit der wiedereingesetzten Welle am 11. Oktober 1913 310 Umdrehungen, d. h. fast die Höchstleistung, zu erreichen. Der „Angara" wurde die besondere Anerkennung des Flottenchefs ausgesprochen.

— Flugwesen. Das zweite große Flugzeug des Konstrukteurs Ssikorski, „Ilja Muromez", wurde Ende Dezember 1913 fertiggestellt und erledigte bereits einige Probeflüge. Das Flugzeug stellt einen verbesserten Typ „Rußki Witjas" dar. Es soll seinen Vorgänger an Größe noch bedeutend übertreffen und über 100 000 ℳ gekostet haben.

Das im Januarheft erwähnte 20 000 cbm große Luftschiff ist auf der staatlichen Baltischen Schiffbauwerft im Bau. Das Fahrzeug ist 110 m lang, hat ein Eigengewicht von etwa 9828 kg, wird mit 4 Motoren von je 175 PS ausgerüstet, mit denen es eine Geschwindigkeit von 80 km in der Stunde erreichen soll, und erhält eine Besatzung von 18 Köpfen. Bis auf die Motoren und den Ballonstoff, die aus dem Auslande bezogen werden, sind die Teile des Schiffes russisches Erzeugnis.

— Verschiedenes. Die Duma nahm eine Vorlage an, auf Grund deren alle russischen Handelsschiffe verpflichtet sind, sich im Kriege dem Heere oder der Flotte zur Verfügung zu stellen. Die Ausdehnung des Gesetzes auf Finnland ist beabsichtigt.

Auf dem Kreuzer „Pallada" wurden Ende November 1913 Versuche mit einem Sperry-Kreiselkompaß vorgenommen.

Die Hebung des Ende November gestrandeten Kanonenbootes „Uralez" gelang nicht, da schlechtes Wetter bald nach der Strandung eintrat. Das Wrack brach Anfang Januar durch und ist verloren. G.

Österreich-Ungarn. Marineetat. Der Etat für das erste Halbjahr 1914 ist nun auch von den österreichischen Delegationen den Voranschlägen entsprechend unverändert bewilligt worden.

Ordentliches und außerordentliches Erfordernis	32 192 543 ℳ
Außerordentlicher Kredit für die planmäßige Ausgestaltung der Flotte	40 375 000 „
Besonderer außerordentlicher Kredit für die Hafenbauten in Pola	425 000 „
Außerordentlicher Kredit für besondere Marineerfordernisse	6 126 375 „
Gesamterfordernis für das Halbjahr Januar bis Juni 1914	79 118 918 ℳ
Außerdem wurden bewilligt:	
Außerordentlicher Rüstungskredit aus Anlaß der letzten Balkankrise	34 377 281 „
Bewilligter Gesamtkredit	113 496 199 ℳ

Genehmigt wurde ferner die Umbenennung bereits bewilligter Kredite für Unterseeboote. Der Etat 1910 sah 8,5 Mill. *M* für 6 Unterseeboote vor. 1912 wurde diese Zahl auf 4 Boote geändert, dafür wurden aber 2 neue Boote von 550 t vorgesehen. Diese Maßnahme bedingte eine Nachtragsforderung von 5,1 Mill. *M*. Die Steigerung der ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben für das erste Halbjahr 1914 gegen 1913 beträgt, entsprechend dem Schönaichschen Pakt, etwa 600 000 *M*.

Von besonderem Interesse ist der „außerordentliche Rüstungskredit aus Anlaß der letzten Balkankrise", da er der Schlagfertigkeit der österreich-ungarischen Flotte im allgemeinen zugute kommen dürfte.

In einem gemeinsamen Ministerrat vom 14. Dezember fand eine allgemeine Besprechung über das den nächsten Delegationen vorzulegende gemeinsame Budget für 1914/15 statt. Der Marinekommandant Admiral Haus legte hierbei das Flottenbauprogramm für die nächsten Jahre vor, das in der Hauptsache den Neubau der 2. Großkampfschiffdivision als Ersatz für die Schiffe der „Monarch"-Klasse fordert. Es sollen hiernach gebaut werden vier gleichartige Schiffe von rund 25 000 t mit je zehn 35,6 cm-Geschützen in fünf mittschiffs aufgestellten Doppeltürmen und mit starker Mittelartillerie, mehrere Kreuzer, Torpedoboote und Unterseeboote. Die Gesamtsumme der geforderten Kredite wird rund 340 Mill. *M* betragen, die sich auf 5 Jahre verteilen. Es soll eine grundsätzliche Einigung im Ministerrat erreicht worden sein.

— Flottenverein. Das Flottenprogramm findet eine nachhaltige Unterstützung durch den sehr rührigen österreichischen Flottenverein. In einer an die österreichischen Delegationen gerichteten Petition wurden folgende Forderungen aufgestellt:

1. Der Ersatz der Schiffe, die das Höchstalter erreicht haben, soll als eine natürliche, regelmäßig wiederkehrende Ausgabe im ordentlichen Etat vorgesehen werden.
2. Es sollen Mittel für eine Anzahl Auslandskreuzer bereitgestellt werden bei den außerordentlichen Ausgaben, damit eine würdige Vertretung der Monarchie möglich ist, ohne daß die operative Flotte geschwächt wird.
4. Es ist eine auf eine längere Reihe von Jahren zu verteilende Vermehrung des Bestandes der einzelnen Schiffsklassen einzuleiten, damit die Machtmittel Österreich-Ungarns zur See zum mindesten in dem bisherigen Kräfteverhältnis zu den andern Mächten bleiben.

— Personal. Der für das Jahr 1914 festgesetzte Friedensstand der Marine beträgt:

2 Admirale,
4 Vizeadmirale,
10 Kontreadmirale,
35 Linienschiffskapitäne,
68 Korvettenkapitäne,
297 Linienschiffsleutnants,
194 Fregattenleutnants,
196 Fähnriche, Kadetten, Aspiranten.

Offiziere in Marinelokalanstellung:

4 Linienschiffskapitäne,
6 Fregattenkapitäne,
6 Korvettenkapitäne,
51 Linienschiffsleutnants,
9 Fregattenleutnants.

Außerdem:

13 Marinegeistliche,
24 Auditoren,
96 Ärzte,
143 Ingenieure,
158 Maschinenbetriebsleiter,
9 Elektrobetriebsleiter,
190 Kommissariatsbeamte,
7 Beamte des hydrographischen Wesens,
58 Beamte für das Lehrfach,
33 Werkführer,
19 Konstruktionszeichner,
74 Kanzleibeamte,

Gesamtzahl 1375

— Schiffsmaterial. Der Zerstörer „Csepel" wurde am 13. Dezember durch die Abnahmekommission übernommen. Er soll hierbei 33 kn statt der ausbedungenen $32^1/_2$ kn erzielt haben. Das Schiff ist am 16. Januar nach Valona



gegangen, um den Kleinen Kreuzer „Panther" vorübergehend als Stationär abzulösen, da dieser gedockt wird.

— Stapellauf. Am 26. Dezember lief auf der Danubiuswerft der Zerstörer „Triglav" (Schwesterschiff der „Csepel") vom Stapel, am 17. Januar das vierte Großkampfschiff „Szent Istvan". Letzteres hat von der Kiellegung bis zum Ablauf 23 Monate 18 Tage gebraucht.

— **Unfälle.** Die amtliche Untersuchung des Unfalls auf dem Marineschießplatz in Pola soll ergeben haben, daß der verantwortliche Schießplatzleiter versehentlich Pulver höherer Brisanz bestellte, während das Ladungsgewicht für solches geringerer Brisanz berechnet war. Die von den Zeitungen gemeldete schwere gerichtliche Bestrafung des Schießplatzleiters spricht für die Wahrscheinlichkeit eines solchen Versehens.

Gt.

⚜

Schweden. Marinepolitik. Im Vordergrunde des Interesses stand in Schweden die große politische Rede, die der Ministerpräsident Staaff am 21. Dezember 1913 in Karlskrona hielt und in der er das neue Verteidigungsprogramm der Regierung entwickelte. Er begründete u. a., weshalb die Regierung dem schwedischen Heere in Zukunft die wichtigere Rolle in der Verteidigung des Landes beimessen wolle, obwohl sie eine Flotte für unentbehrlich halte. In erster Linie scheint hierbei die Ansicht maßgebend gewesen zu sein, daß Schweden nicht imstande sei, seine Flotte so zu entwickeln, daß diese den Schutz der gesamten Küste allein übernehmen könne. Die Flotte soll jedoch so stark gehalten werden, daß sie eine feindliche Landung innerhalb des Schärengebietes verhindern und an der offenen Küste erschweren kann und eine kräftige Blockadeabwehr durchzuführen vermag.

Da die Beratungen der seit 1911 tagenden Reichsverteidigungskommission noch nicht abgeschlossen sind, vermochte der Ministerpräsident nur einige Andeutungen darüber zu machen, wie die Flotte in Zukunft beschaffen sein soll. Er scheint dem Gedanken sympathisch gegenüberzustehen, die Seestreitkräfte in der Hauptsache aus Torpedofahrzeugen und Unterseebooten zusammenzusetzen. Die Zahl der Panzerschiffe soll auf sechs oder sieben bemessen werden.

Am Angermanelf soll ferner ein neuer Flottenstützpunkt angelegt und die Artillerie einiger vorhandener Küstenforts wesentlich verstärkt werden. Es ist schließlich beabsichtigt, die Dienstzeit für das Ersatzpersonal der Marine von 300 auf 360, für die Mannschaft der Küstenartillerie auf 365 Tage zu erhöhen.

In der Presse der Opposition haben die Ausführungen Staaffs keinen allzu freudigen Widerhall gefunden. Anscheinend genügt ihr das aufgestellte Verteidigungsprogramm nicht; sie äußert verschiedentlich ihr Mißtrauen gegen die beabsichtigte Art der Durchführung. Die Angriffe gegen den Marineminister Larsson und gegen seinen politischen Freund, den Chef des Marinestabes, Admiral Sidner, haben letzthin eher zu- als abgenommen. Welche Größe die Bewegung gegen den Stabschef, der bekanntlich ein Gegner des Panzerschiffbaues ist, angenommen hat, kann man daraus ersehen, daß Mitte Januar vier Seeoffiziere des Marinestabes ihre Ablösung erbaten, angeblich, weil sie glaubten, nicht mit ihrem Chef fruchtbringend zusammenarbeiten zu können.

— Flugwesen. Die Marine-Fliegerschule stellte am 16. Dezember den Dienst ein. Die Flugzeuge sowie alles Inventar und Material der Schule wurden für den Winter nach Stockholm gebracht.

Die Södertelge-Waggonfabrik wird den Bau von Wasserflugzeugen übernehmen. Außer dieser Fabrik sollen noch zwei weitere schwedische Werke die Absicht haben, Flugzeuge zu bauen. G.



Dänemark. Flottentätigkeit. Das Wintergeschwader hielt Anfang Dezember Übungen mit Torpedo- und Unterseebooten im Großen Belt ab.

— Schiffsmaterial. Die Kopenhagener Marinewerft begann Mitte Dezember 1913 den Bau der Unterseeboote „Neptun“ und „Galathea“.

Seit die dänischen Unterseeboote ihre Übungen, die bis 1913 auf den Sund und die Kjöge-Bucht beschränkt waren, auf alle dänischen Gewässer ausdehnen (vgl. Septemberheft 1913), wurde in der dänischen Marine das Bedürfnis nach einem seegehenden Mutterschiff für Unterseeboote empfunden. Dies ist nun befriedigt durch Umbau des Geschützten Kreuzers „Hekla“, der als Mutterschiff und Reparaturschiff eingerichtet wurde.

Das Küstenpanzerschiff „Niels Juel“ wird nicht, wie ursprünglich geplant, Verbrennungsmaschinen, sondern mit Rücksicht auf die Kostenfrage Dampfmaschinen erhalten. G.



Norwegen. Der Voranschlag des norwegischen Marineetats für 1915 wurde Anfang Januar dem Staatsrat vorgelegt. Es werden 8,4 Mill. ℳ gefordert, darunter die erste Rate für ein schnellfahrendes Minenschiff, die Kosten für die Beschaffung von zwei Flugzeugen, etwa 1/2 Mill. ℳ für die Inangriffnahme von Unterseebooten und eine Summe, die dazu verwendet werden soll, die Staatswerft in Horten so auszugestalten, daß sie Unterseeboote bauen kann.

— Flottentätigkeit. Von Ende Januar bis ungefähr Ende März werden die Küstenpanzerschiffe „Tordenskjold“ und „Norge“ sowie vier Torpedoboote, „Storm“, „Skrei“, „Glimt“ und „Kvik“, Übungen im Verbande abhalten.

— Schiffsmaterial. Kreuzer „Heimdal“ erhielt neue Kessel, Scheinwerfer und eine FT-Anlage.

— Küstenverteidigung. Die Festung Odderö bei Christiansand soll vom Frühjahr 1914 ab eine ständige Besatzung erhalten.

— Verschiedenes. Nach »Morgenbladet« wird geplant, die FT-Stationen Rundemand (bei Bergen) und Röst (auf den Lofoten) zu verstärken. In Vardö (auf etwa 71° N. und 31° O.) soll eine neue FT-Station angelegt werden, die nach Osten den Verkehr mit den russischen Stationen, nach Westen den Verkehr mit Ingö (bei Hammerfest) übermitteln soll. Die Anlage weiterer FT-Stationen ist bei Trondhjem und Udsire geplant. G.



Türkei. Allgemeines. Die Reorganisation der Flotte wird durch das allgemeine Interesse sehr gefördert. So sollen die Sammlungen für die Flotte bisher schon bedeutende Beträge ergeben haben. Allen Offizieren und Beamten wird, wie verlautet, zu dem gleichen Zweck ein Monatsgehalt einbehalten.

— Schiffsankäufe. Von den verschiedenen gemeldeten Schiffskäufen der Türkei bestätigt sich bisher nur der des für Brasilien bei Armstrong erbauten Großkampfschiffs „Rio de Janeiro", das den Namen „Sultan Osman I." führen wird. Die letzte Rate des auf etwa 50 Mill. *M* angegebenen Kaufpreises wurde am 15. Januar bezahlt. Der Betrag soll von der Bank J. Périer zur Verfügung gestellt sein, die dafür die Konzession für den Bau einer Bahn Smyrna—Dardanellen erhielt. Der aus dem Balkankrieg bekannte frühere Kommandant der „Hamidije", Raouf Bey, ist zum Kommandanten des „Sultan Osman I." ernannt worden und hat sich mit seinem Stab zur Übernahme des Schiffes nach England begeben.

— Treibende Minen. In der Dardanellenmündung werden treibende Minen gemeldet, die eine Gefahr für die Schiffahrt bilden. Mehrere Minenfahrzeuge sind zum Suchen ausgelaufen.

Gt.

⚜

Argentinien. Die dem Nationalkongreß alljährlich einzureichende Denkschrift des Marineministers liegt für den Abschnitt 1912/13 vor; wir entnehmen ihr im Auszuge die folgenden Ausführungen:

Die Verabschiedung des Gesetzes über die Organisation der Marine ist dringend notwendig.

(Das Gesetz regelt die Anstellung, das Aufrücken im Range und in der Besoldung, die Verabschiedung wegen Krankheit und Unfall, die Pensionsgewährung, Zulässigkeit des freiwilligen Ausscheidens, Festsetzung der Altersgrenzen; zur Zeit ist die Beratung noch nicht vollendet.)

Die von der Senatorenkammer eingesetzte Kommission, welche neben anderen Marineangelegenheiten auch die Gründe untersuchen sollte, aus welchen im Jahre 1912 eine unverhältnismäßig große Anzahl dienstfähiger jüngerer Seeoffiziere freiwillig ausgeschieden ist, hat dieselben Ursachen festgestellt wie das Ministerium, nämlich schlechte Beförderungsaussichten und ungenügende Besoldung.

Der Minister hält es für erforderlich, jährlich in den Etat eine Summe von 10 Mill. Pesos (18 Mill. *M*) einzustellen für die allmähliche Erneuerung des schwimmenden Materials. Als notwendig bezeichnet er auch die Vermehrung des Kohlenvorrats, zu dessen Beschaffung im Jahre 1912 2 Mill. Pesos erstmalig durch den Etat bewilligt sind.

Die Erschließung und Ausbeutung der Erdölquellen in Comodoro Rivadavia ist für die Marine von besonderer Wichtigkeit, da sie durch die Heranschaffung des Brennstoffes von dort vom Auslande unabhängig wird und Ersparnisse macht. Zum Transport des Öles ist die Beschaffung besonders eingerichteter Tankdampfer für die Marine notwendig.

— Neubauten. Der Bau der beiden Linienschiffe in den Vereinigten Staaten steht vor der Vollendung.

Die vier in Deutschland gebauten Torpedobootzerstörer sind in der argentinischen Marine bereits im Dienst. Der Vertrag über die vier in England bei der Firma Cammell, Laird & Co. bestellten Zerstörer ist wegen Nichterfüllung der Bedingungen aufgehoben. Wegen Abnahme der vier in Frankreich in Auftrag gegebenen sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

Die Neuorganisation des Marineministeriums durch Schaffung von vier Departements (Personalien, Material, Verwaltung und »Prefectura«) und zwei »Secretarias« (»Secretaria naval de guerra« und »Secretaria del Ministro«) ist

infolge Wegfalls der vielen Direktionen und Inspektionen einheitlich geworden und hat sich bewährt.

Die Stellung des Admiralstabschefs der Marine ist fortgefallen.

Die neuen Prüfungsbestimmungen für die Marine-Zahlmeister sind denen der Handelshochschule angepaßt. Zahlmeister, welche die Prüfung bestehen, erhalten ein Diplom als Handelsfachverständige (Perito mercantil).

— Tätigkeit der Schiffe. Zur Ausbildung der Mannschaften waren drei Divisionen gebildet, eine in Puerto Militar, zwei in La Plata. Fahrten im Divisionsverbande fanden im November statt, verbunden mit den jährlichen Schießübungen. Die Fahrten gingen bis in das Gebiet der Magelhaens-Straße. Beim Schluß der Manöverzeit fand eine Parade vor dem Präsidenten der Republik statt.

Das Schulschiff „Presidente Sarmiento" führte die zwölfte Ausbildungsreise aus (März bis September) und besuchte die Westküste Südamerikas.

Der Transportdampfer „Ushuaia" strandete im Beagle-Kanal und wurde wrack.

Für den Transportdienst ist die Anschaffung von fünf großen Dampfern zu je 13 000 t Deplacement erforderlich. Diese Dampfer sollen Erzeugnisse der Republik ins Ausland transportieren und als Rückfracht Kohlen für die Marine und Baumaterialien für die Hafenbauten usw. nehmen. Im Kriegsfalle finden sie zu besonderen Diensten Verwendung.

— Personal. Am 1. März 1913 bestand das Offizierkorps der Marine aus: 1 Admiral, 2 Vizeadmiralen, 7 Kontreadmiralen, 21 Kapitänen zur See, 31 Fregattenkapitänen, 44 Tenientes de navio*), 92 Kapitänleutnants, 24 Oberleutnants zur See, 36 Leutnants zur See, 58 Seekadetten, 4 Schiffbauingenieuren, 116 Ingenieuren (darin einbegriffen die des Torpedowesens und die für Elektrizität), 29 Sanitätsoffizieren, 5 Zahnärzten, 11 Apothekern und Apothekergehilfen, 78 Zahlmeistern und Aspiranten.

Ausgehoben wurden für 1912 2825 Mann, von denen als tauglich 1897 eingestellt wurden; sie gehörten zur Jahresklasse 1891. Am 1. März 1913 wurden von der Jahresklasse 1892 3290 Mann ausgehoben und 2644 Mann eingestellt. Diese Erhöhung des Rekrutenbedarfs gründet sich auf den Mehrbedarf für die neuen Zerstörer und Linienschiffe.

Bei der Marineschule wurden im Jahre 1912 116 Diensttaugliche angenommen. Von den 109 zum Examen zugelassenen Zöglingen bestanden es 36. Die Schule wurde im Jahre 1912 von 118 Zöglingen besucht; von diesen gehörten 20 dem dritten Jahrgang, 43 dem zweiten und 37 dem ersten der Seekadetten an; außerdem 10 dem zweiten und 8 dem ersten Jahrgang der Ingenieurlaufbahn.

Das Unterpersonal wird ausgebildet in 2 Schiffsjungen-Schulen (Arsenal am La Plata 119 Schiffsjungen und an Bord der „Patagonia" 81 Schiffsjungen), 1 Schule für Steuermanns- und Signalpersonal, 1 Schule für Geschützführerpersonal, 1 Schule für Artillerie-Mechanikerpersonal, 1 Schule für Torpedo- und Minenpersonal, 1 Schule für Funkentelegraphisten, 1 Schule für Mechaniker, 1 Schule für Heizer.

— Neuforderungen für 1913/14. Schwimmendes Material. Außer den Neubauten an Schiffen ist bei der Firma Vickers & Co. ein stählernes Schwimmdock von 1500 t Hebefähigkeit in Auftrag gegeben.

(Das Dock ist fertig und auf dem La Plata eingetroffen; es ist für die neuen Torpedobootzerstörer bestimmt und hat seinen Liegeplatz auf der Werft am Rio Santiago erhalten.)

*) In der argentinischen Marine gibt es den Rang des Korvettenkapitäns bisher nicht; diese Rangbezeichnung soll erst durch das neue Gesetz über die Organisation der Marine eingeführt werden.

Die Marinekommission in den Vereinigten Staaten hat Kostenanschläge eingefordert für: 1 Tankdampfer zum Petroleumtransport, 1 Schwimmkran von 150 t Tragfähigkeit, 2 Hochseeschlepper zu je 1000 PS für die neuen Linienschiffe, 1 Transportdampfer für die Häfen in Patagonien von 800 bis 1000 t Tragfähigkeit (Ersatz für die gestrandete „Ushuaia").

— Arsenale. Von Rio de la Plata sind zu erwähnen: Bau eines Hafens (dársena) für die neuen Torpedobootzerstörer, Anlage neuer Kajen, Herstellung eines Verbindungskanals zwischen dem Puerto Intermedio und dem Santiago-Kanal; Bau von Kohlenschuppen.

Für Puerto Militar sind neu gefordert: Bau von Magazinen für Geschosse, Vergrößerung der Schiffsjungenschule, Aufstellung von fünf Tanks für Heizöl zu je 2000 t (drei sind bereits fertig). Die der deutschen Firma Dyckerhoff übertragenen Arbeiten zur Vergrößerung des Kriegshafens Puerto Militar schreiten stetig fort, von der Hafenmauer sind 300 m fertig. — Pläne für die Anlage großer Werkstätten für alle notwendig werdenden Reparaturen an den Kriegschiffen sind in Ausarbeitung, ebenso für Kasernenbauten.

Für die Insel Martin Garcia sind vorgesehen: Bau von Magazinen für scharfe Torpedoköpfe und für Geschosse, Verlängerung der Anlegebrücke.

— Artillerie. Lieferungsverträge über Geschütze und Munition wurden abgeschlossen mit der Bethlehem Steel Co.

Im Arsenal von Rio de la Plata erhielten die 7,6 cm-Geschütze die elektrische Abfeuervorrichtung wie die 15,2 cm-Haubitzen. Nach Beendigung dieser Arbeit wird dieselbe Vorrichtung an den Geschützen des Kreuzers „Buenos Aires" angebracht werden.

— Nautisches Amt. Die neue Karte vom Rio de la Plata ist fertiggestellt und veröffentlicht worden.

— Funkentelegraphie. Für Umänderung und Reparaturen der Apparate, Instrumente usw. für FT besteht eine besondere Werkstatt, deren Vergrößerung erforderlich ist, sobald der Bau sämtlicher Stationen ausgeführt ist.

Die kleine FT-Station auf der Isla de Año Nuevo ist durch eine mit größerer Reichweite (System „Tönende Funken") ersetzt; sie hat nach Norden bei Nacht Verbindung mit Buenos Aires und Montevideo. Sie ist u. a. von Wichtigkeit für die Forscher in der Antarktis, die von 72° S-Breite ab Verbindung erhalten können.

Der Bau einer Großstation auf der Darsena Norte (in Buenos Aires) ist begonnen worden.

Es herrscht Mangel an geeignetem Personal für Funkentelegraphie, ein großer Teil der sich Meldenden hat nicht genügende technische Vorbildung oder besitzt nur schlechtes Gehör.

— Handelsmarine. Die argentinische Handelsmarine wies Ende 1912 einen Bestand von 17 291 Mann nationaler Herkunft auf. Kapitäne auf großer Fahrt waren 82, Oberlotsen 38, Lotsen 17; Führer von kleinen Schiffen (nicht weniger als 500 t) auf Küstenfahrt: 2011.

In den Häfen der Republik verkehrten im Jahre 1912:

	144 693	Schiffe und Fahrzeuge mit	50 143 664 t
gegen	130 090	" " " "	43 311 771 t.

Von den 144 693 Schiffen waren:

9 398	Dampfer im Überseeverkehr,
501	Segelschiffe im Überseeverkehr,
59 513	Dampfer der Küstenschiffahrt,
75 281	Segelschiffe der Küstenschiffahrt.

Die Haupthäfen für den Schiffsverkehr sind: Buenos Aires, Rosario, La Plata, Bahia Blanca.

Außer diesen der Denkschrift für 1912/13 entnommenen Angaben werden noch folgende **neuere Nachrichten** von Interesse sein:

Die Probefahrtsergebnisse des Linienschiffs „Rivadavia" bei der Volldampffahrt an der gemessenen Meile bewegten sich zwischen 22,388 kn — beim 4. Anlauf — und 22,567 kn — beim 5. Anlauf. Das Deplacement betrug 27 666 t, die entwickelten PS 40 000. Bei 21 000 PS wurden 20 kn, bei 8400 PS 15 kn Geschwindigkeit erzielt. Die 30stündige Probefahrt mit 20 kn Geschwindigkeit mußte abgebrochen werden infolge Zusammenbruchs der Steuerbordturbine. Nach beendeter Reparatur sollten die Probefahrten Anfang Januar wieder aufgenommen werden.

Die 4 bei der Germaniawerft in Auftrag gegebenen Torpedobootzerstörer erhalten die Namen „San Luis", „Santa Fé", „Santiago", „Tucuman".

Ein Petroleumtransportdampfer für die Marine ist in England im Bau.

Die Ausgaben für die Marine für 1914 sind im ordentlichen Etat auf 29 599 155 Pesos (zu 1,80 *M*) = rund 53,3 Mill. *M* (mehr gegen 1913: 3 515 841 Pesos) veranschlagt. Außerdem erscheinen an Kosten für 1914: 2 000 000 Pesos (3,6 Mill. *M*) für Erneuerung des Flottenmaterials (erstmalige Rate, die alljährlich wieder erscheinen wird); 1 500 000 Pesos (2,7 Mill. *M*) für Beschaffung eines Reservekohlenbestandes; 2 650 000 Pesos (4,77 Mill. *M*) als erste Rate für die 4 in Deutschland im Bau befindlichen Torpedobootzerstörer. Im Etat des Ministeriums für öffentliche Arbeiten erscheinen 1 149 210 Pesos (rund 2,1 Mill. *M*) für Arbeiten zum Ausbau des Kriegshafens (Puerto Militar) bei Bahia Blanca.

Infolge Mehrbedarfs an Personal für die großen in Dienst kommenden Linienschiffe sollen 5000 Mann (in früheren Jahren 3000 Mann) für die Marine ausgehoben werden.

Für 1914 gelangen mehr zur Einstellung: 40 Seekadetten, 10 Ingenieure für Elektrizitätswesen und 20 Ärzte.



Brasilien. Das Linienschiff „Rio de Janeiro" ist an die Türkei verkauft worden und führt fortab den Namen „Sultan Osman". Unterseeboot „F 1", das erste der drei bei Fiat-San Giorgio gebauten Unterseeboote, hat die Probefahrten erledigt und die Bedingungen erfüllt. Das Unterseebootsbegleitschiff „Ceará", das ebenfalls von Fiat-San Giorgio gebaut wird, erhält eine Länge von 100 m, eine Breite von 15,5 m, einen Tiefgang von 8,2 m und als Maschinen 2 Fiat-Motoren zu 2200 PS. Die benutzbare Länge des Röhrendocks beträgt 60 m, der innere Durchmesser 7 m.

Der Neubau eines Minenschiffes gemäß Flottenbauprogramm ist aufgegeben worden, statt dessen soll der Dampfer „Carlos Gomez" (1306 t Deplacement) zum Minenschiff umgebaut werden.

Nach dem Gesetzentwurf über die Personalstärke der Marine soll diese 1914 bestehen:

1. Aus dem Offizierkorps und den im gleichen Range stehenden Personen der übrigen Korps,
2. höchstens 60 Seekadetten und 30 Zöglingen für den Ingenieurlehrgang der Marineschule,
3. 4600 Mann des Korps nationaler Seeleute (einschl. 300 Mann für die Kompagnie in Mato Grosso),

4. 2500 Mann Maschinen- und Heizerpersonal,
5. 3000 Schiffsjungen,
6. 600 Mann des Marinebataillons (die Deputiertenkammer hat diese Anzahl auf 800 erhöht).

⚜

China. Schwimmende Streitkräfte. In letzter Zeit hat Vizeadmiral Li Ting Sin, der Kommandant des Schanghai-Geschwaders, dem Marineminister verschiedene Reorganisationsvorschläge unterbreitet. Zu diesen gehört eine Neueinteilung der Flotte:

I. Geschwader: „Haitschi", „Haitschu", „Feilung", „Yungshan", „Tschangfeng", „Fupo", „Feiyung", „Lientschin", „Wufeng".

II. Geschwader: „Haiyung", „Haishen", „Yungfun", „Kiangyuan", „Kiangtschen", „Kiangli", „Kiangtschi", „Tschuyo", „Tschuyü", „Hungo", „Feiying".

III. Geschwader: „Tschienan", „Tschienwei", „Tschutai", „Tschukuan", „Tschuting", „Tschutien", „Kianghen", „Hupeng" und vier Torpedoboote.

Schulgeschwader: „Tschaoho", „Yingswei", „Feihung", „Tungtschi".

— Material. Über die bei der Cantiere Navale Triestino, Monfalcone, bestellten drei Kleinen Kreuzer sind folgende Angaben bekannt geworden: Länge 109,7 m, Breite 11,9 m, Tiefgang 4,7 m; Parsonsturbinen für 30 000 PS, 32 kn, zehn 10,2 cm-SK, zwei MW und zwei Torpedorohre; Yarrow-Kessel für Kohlen- und Ölfeuerung. Die Armierung sollen die Skoda-Werke liefern. Ablieferung der Schiffe in 22, 24 bzw. 26 Monaten.

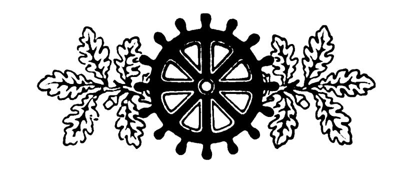
Der Präsident hat die Beschaffung von 12 Funkenstationen für Kriegschiffe genehmigt.

— Organisation. Der Marineminister beabsichtigt in Kuangtung, Fukien, Tschekiang, Schantung und Tschili Marinestationen einzurichten.

In Nanking soll eine neue Marineschule gegründet werden.

An Stelle des zum Tutu von Fukien ernannten Admirals Liu soll Admiral Tseng Ju Tscheng das Marineministerium übernehmen.

Ack.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung des nachstehenden uns zugegangenen Buches müssen wir wegen Raummangels absehen; wir beschränken uns auf die kurze Erwähnung:

The Ship's Commissary Officer, by Paymaster G. P. Dyer, U. S. A., Annapolis, M. D. United States Naval Institute 1913.

Altgermanische Meeresherrschaft. Von Dr. Conrad Müller. Mit 13 Bildtafeln und 2 Karten, — Gotha, Friedrich Andreas Perthes A. G. — Preis geheftet 10 *M*, gebunden 11,50 *M*.

Bei der Übergabe des Frithjof-Standbildes in Vangsnäs sagte unser Kaiser, es solle ein Wahrzeichen für Skandinavier, Deutsche, Angelsachsen und alle diejenigen Stämme sein, die mit Stolz sich zu der gewaltigen Gruppe der indogermanischen Völker zählen, es solle alle Indogermanen daran erinnern, daß sie eines Stammes, eines Blutes sind, daß sie in der Vergangenheit Großes für die Entwicklung der Welt und ihrer Kultur geleistet haben. An dieses Kaiserwort erinnert uns das vorliegende Buch: Die altgermanische Meeresherrschaft ist eine der großen Leistungen unserer Rasse, aber ihre Bedeutung in der Weltgeschichte wird meistens viel zu wenig gewürdigt. Der Verfasser stellt sie — zum ersten Male im Zusammenhange — in das rechte Licht. Er schildert den Werdegang der germanischen Stämme zur See von seinen Uranfängen an, auf wissenschaftlicher Grundlage und doch allgemeinverständlich. Er bietet uns den in unserer Literatur bisher noch fehlenden geschichtlichen Abriß der ältesten germanischen Seeherrschaften, eine Seemythologie und eine Auswahl altgermanischer Meerespoesie, und zwar von der europäischen Urgeschichte bis zum Ende der Normannenzeit. Besondere Berücksichtigung erfahren die Wanderungen und Siedelungen unserer Vorfahren, Schiffbau und Bernsteinhandel, Ost- und Nordsee im frühen Mittelalter, die Wikingerzeit, Islands Besiedlung, Grönlands Erschließung, Amerikas Vorentdeckung, germanische Seeherrschaften im Mittelmeer und andere geschichtliche und nautische Gegenstände. Dazu kommen die mythischen und poetischen Vorstellungskreise, die die altgermanische Meeresherrschaft erzeugt hat.

Welchen hervorragenden Anteil an der allen nordgermanischen Stämmen gemeinsamen Seegeltung die Stämme gehabt haben, die das Band des heutigen Deutschen Reiches umschlingt, das zu erkennen muß jeden Deutschen mit Stolz erfüllen. Möchte es dem schönen, mit 13 Bildtafeln und 2 Karten ausgestatteten Buche gelingen, in die weitesten Kreise unseres Volkes die Einsicht hineinzutragen, daß deutsche Seefahrt auch im Altertum eine weltgeschichtliche Bedeutung gehabt hat, daß Weltmacht ohne Seegeltung nicht denkbar ist. Wß.

Gerd Fritz Leberecht: **Auf, über und unter Wasser.** Augenblicksbilder von der deutschen Flotte der Gegenwart. — Berlin 1914 bei Leonhard Simion Nachf. — Preis 4 *M*, gebunden 5 *M*.

An einer Stelle seines Buches erinnert der Verfasser an den Regierungsantritt Seiner Majestät des Kaisers, „vor dessen Zeiten niemand eine solche Zukunft

zu erträumen gewagt hätte" — das kann man auch von unserer Marineliteratur sagen; denn während damals fast jahrzehntelang Reinhold Werners „Buch von der deutschen Flotte" fast allein den Platz behauptete, bringt jetzt fast jede Saison ein neues Flottenbuch, und das Erfreulichste an diesen Büchern ist, daß sie auch gekauft und gelesen werden. Das Leberechtsche Buch erblickt freilich unter besonders günstigen Vorzeichen das Licht der Lesewelt, denn sein Verfasser kann nahezu in jedem Kapitel von Selbsterlebtem berichten, sei es, daß er mit der Segelyacht eine „Flauten-regatta" mit absegelt, sei es, daß er im Unterseeboot draußen unter Wasser die Meeresbewohner vorübergleiten sieht, sei es, daß er im „Zeppelin" über Saßnitz die „feindliche" Flotte sichtet. Und alle diese Erzählungen sind so lebendig, so greifbar plastisch, daß man den grimmen Ernst im Hintergrunde kaum ins Bewußtsein aufnimmt und daß man dem Verfasser voll zustimmt, wenn er bei gegebener Gelegenheit sagt: „Jetzt begreifen wir auch, warum unsere Jugend sich so zum Flottendienste drängt, denn nirgendswo kann sie ein ähnliches Hochgefühl durchleben". Jene 25 Jahre, an die wir einleitend erinnerten, haben uns in so mancher Beziehung neue Auffassungen, einen anderen, großzügigeren Standpunkt gegeben, wir haben überall gelernt, dem „bitterlichen Ernst" ins Auge zu schauen, und dankbaren Herzens dürfen wir anerkennen, daß die Männer, die für unsere Jugend die begeisterten Flottenbücher schrieben, das ihre dazu beigetragen haben. Möge das vorliegende Buch die weite Verbreitung finden, die es verdient und die wir ihm aufrichtig wünschen.

Deutschland zur See. Ein Buch von der deutschen Kriegsflotte. Von Graf Ernst zu Reventlow. Mit 48 meist ganzseitigen Abbildungen im Text und 4 Farbenbildern. — Leipzig 1913, Otto Spamer. — Preis gebunden 6 *M*.

Reinhold Werners „Buch von der deutschen Flotte" hat heute nur noch historischen Wert; er hat zwar eine Reihe von Nachahmern gefunden, aber auch deren Arbeiten sind zumeist nicht mehr brauchbar, und dieses Veralten ist nun einmal das Los aller der Werke, die einem so in fortschreitender Entwicklung begriffenen Organismus wie unserer Marine gewidmet sind. Es ist höchst dankenswert, daß Graf Reventlow, der freilich auch schon manches heute veraltete Werk über die Flotte aufzuweisen hat, diese Gefahr nicht scheut, indem er das obengenannte Buch dem Büchermarkte zuführte. Vor allem die Jugend will sich belehren, will eine Vorstellung gewinnen von dem Werkzeug, auf das Deutschlands Weltmachtstellung sich gründet, und aus diesem Grunde ist es unentbehrlich, daß immer neue Schilderungen sich folgen. Graf Reventlow ist ein sehr berufener Schilderer seines Gegenstandes. Etwa zwei Fünftel des Buches nimmt die Darstellung der Geschichte vom Großen Kurfürsten bis zur Gegenwart ein, weiterhin wird das Material einschließlich der Luftflotte, die Organisation und das Personal geschildert. Unter den zahlreichen Abbildungen zum geschichtlichen Teil finden wir manchen alten Bekannten, so z. B. die Buganſicht des ältesten „Prinz Adalbert", das Seegefecht von Helgoland und die alte „Niobe" wieder, während die neuesten Bilder bis zum Linienschiff „Kaiser" und zur „Thüringen im Trockendock" reichen. Daß der Spezialist an einzelnen Stellen auch kleine Beanstandungen hätte, tut der Vortrefflichkeit des Ganzen keinen Abbruch. Wenn das neueste Flottenbuch nicht so lange die Alleinherrschaft ausübt, wie Reinhold Werners Erstlingswerk, so ist das kein sachlicher Schaden, wir wünschen auch dem „Deutschland zur See" mannigfache neue Auflagen und begrüßen das Buch als eine höchst schätzenswerte Bereicherung des Materials, das der Ausbreitung der Seekenntnisse in unserem Volke gewidmet ist.

Notre défense maritime. Par J.-L. de Lanessan, Député, ancien Ministre de la Marine, ancien Gouverneur général de l'Indo-Chine. 1. vol. in-16. — Librairie Félix Alcan. — 3,50 fr.

M. de Lanessan ist zur Zeit wohl der eifrigste „Rufer im Streit", wenn es sich darum handelt, die Interessen der französischen Marine nach außen hin wie gegen gewisse Anschauungen im Kreise der heimatlichen Politiker zu verteidigen. Bereits in einer ganzen Reihe von Fällen nahmen wir Gelegenheit, die Aufmerksamkeit unserer Leser auf die Arbeiten dieses fruchtbaren Schriftstellers hinzuweisen. Wir erinnern an die »Enseignements maritimes de la guerre russo-japonaise«, Jahrgang 1906, S. 123, an den »Bilan de notre marine«, Jahrgang 1909, S. 758, und »Nos forces navales«, Jahrgang 1911, S. 813. Das vorliegende Werk verfolgt in der Hauptsache den Zweck, die Anschauungen der »méditerranéens« zu widerlegen, welche die Ansicht vertreten, daß Frankreich den Schutz seiner atlantischen und nördlichen Küsten der englischen Marine zu überlassen und dafür im Mittelmeer die Bekämpfung der italienisch-österreichischen Seestreitkräfte zu übernehmen habe. England werde die Wahrnehmung seiner Mittelmeerinteressen keineswegs aus der Hand geben, während Frankreich mit seiner gegenwärtigen Politik sich unter die Hegemonie Englands begebe und gleichzeitig seine Küsten dem Angriff der deutschen Flotte ohne Gegenwehr bloßstelle. Diesen Gedankengang de Lanessans vertrat bereits Capitaine Sorb in seinem »Quittons la Méditerranée«, Jahrgang 1905, S. 933, indem er zugleich darauf hinwies, daß diese Politik den Engländern lediglich anheimstelle, nach Vernichtung der deutschen Flotte demnächst mit Frankreich abzurechnen. Das Interesse an dem neuesten Werk de Lanessans liegt hiernach auf der Hand; wir empfehlen es wie seine Vorgänger auch wegen seines sonstigen in vielfacher Beziehung lehrreichen und interessanten Inhalts eingehender Beachtung.

Moderne französische Taktik in ihren charakteristischen Merkmalen. Von Franz Endres, Kaiserlich Ottomanischem Major im Generalstabe. Dritte, vermehrte und verbesserte Auflage. — Oldenburg 1913 bei Gerhard Stalling. — Preis 1,50 *M.*

Die erste Auflage der oben bezeichneten Schrift besprachen wir im Jahrgang 1912, S. 1018. Daß in Jahresfrist drei Auflagen notwendig wurden, dürfte den Beweis erbringen, welch lebhaftes Interesse dem vom Verfasser behandelten Gegenstande in militärischen Kreisen entgegengebracht wird. Die Erweiterung der ursprünglichen Arbeit, die sich auf die Erfahrungen des Balkankrieges stützt, kommt hauptsächlich in dem Schlußkapitel „Psychologische Elemente" zum Ausdruck. Hier weist der Verfasser auf die Wechselbeziehungen zwischen dem körperlichen Befinden (Hunger oder Sättigung) und den seelischen Zuständen (Aufregung oder ruhiges Verhalten) hin, die für die Ausführbarkeit der taktischen Absicht des Befehlshabers von erheblichster und nicht immer genügend gewürdigter Bedeutung sind. Der Verfasser hätte diesen Gedanken noch dahin verallgemeinern können, daß bei kriegerischen Aktionen überhaupt nicht so sehr die Form, sondern das Können und Wollen und der Geist, aus dem dieses hervorgeht, die Hauptsache bilden. Das gilt vom Landkriege, wird aber auch im Seekriege Beachtung verdienen, wie dies insbesondere in dem Verhalten der Japaner schon in den Kämpfen bei Hai-yun-tan — siehe „Marine-Rundschau" 1895, S. 73 — und mehr noch bei Tsuschima in die Erscheinung trat. Das Buch des Majors Endres wendet sich zunächst an den Armeeoffizier, auch für den Seeoffizier wird es indes aus dem vorbezeichneten Gesichtspunkte manches Interessante bieten.

James R. Thursfield: **Naval warfare.** — Cambridge 1913, University-Press.

Eine Schrift eines Laien über den Seekrieg, in mancher Hinsicht eine Parallelerscheinung zu dem vortrefflichen Buch „Deutschlands Flotte im Entscheidungskampf" von Landgerichtsrat R. Troelsch („Marine-Rundschau" Januarheft 1914, S. 97). Allerdings ist Thursfield auch sonst als Marineschriftsteller bekannt. Seine auf historische Beispiele gestützten Ausführungen halten sich von der Taktik im wesentlichen fern, strategische Betrachtungen stehen im Vordergrunde; der unvermeidlichen Invasion ist ein besonderes Kapitel gewidmet. Für den deutschen Leser ist das Geleitwort des Kontreadmirals Sir Charles Ottley besonders interessant. Einmal hinsichtlich der Bewertung des vorliegenden Buches: Für die Marine sei es eine Mahnung daran, daß der animus pugnandi alle anderen Waffen an Bedeutung überrage und daß der „moralische Faktor" in allen Lagen und zu allen Zeiten der Geschichte das Materielle beherrsche und leite. Für den Laien sei heutzutage eine gründliche Unterrichtung über das Wesen des Seekrieges fast ebenso notwendig wie für den Seemann selbst, da er die Verantwortung für den „materiellen Faktor im Kriege" trage. Bei dieser bemerkenswerten Erörterung findet sich dann aber ein Satz, der für die englische Art, sich politisch auszudrücken, so bezeichnend ist, daß er hier wörtlich wiedergegeben werden soll*): »Our Empire's destinies for good and evil are now in the hands of the masses of the people (vorher hieß es sogar: in these days when national policy is at the mercy of the ballot-box . . . .). Sincerely as all lovers of ordered freedom may rejoice in this devolution of political power to the people, thoughtful men will be apt to reflect that an uninstructed crowd is seldom right in its collective action.« G.

Alkoholfreie Jugenderziehung. Die Vorträge des ersten deutschen Kongresses für alkoholfreie Jugenderziehung, Berlin, vom 26. bis 28. März 1913. Mäßigkeitsverlag.

Das vorbezeichnete Buch ist ein Beleg für den nachhaltigen Ernst, mit dem man in weiten Kreisen unseres Volkes daran geht, uns von dem Banne des Alkohols mit seinen schweren gesundheitlichen und wirtschaftlichen Folgen zu befreien und schon der Jugend von Kindesbeinen an begreiflich zu machen, daß der Alkohol ein Übel ist und man ohne ihn froher und gesunder bleibt. Sehr verschiedene Anschauungen kommen in dem Buche zum Wort, sehr mit Recht wird darauf hingewiesen, daß für den Weg zum Ziel noch keine Klarheit geschaffen ist, nur über das Ziel selbst herrscht auf der ganzen Front von rechts nach links Einigkeit. Bei der großen Bedeutung, die dieser Frage auch im Bereich der Armee und Marine beigemessen wird, nehmen wir an, daß ein Hinweis auf das obige Buch an dieser Stelle am Platze sein wird.

Friedags **Führer durch Heer und Flotte** — Verlag von Alfred Schall, Berlin — Preis 2 M, gebunden 2,50 M — hat seinen 11. Jahrgang erreicht und damit wohl den Beweis seiner Zweckmäßigkeit und praktischen Brauchbarkeit erbracht. Besonders dankenswert ist die sehr vollständige Beschreibung der Uniformen und Abzeichen, die angesichts der Vermehrungen und sachlichen Erweiterungen auch für den Fachmann einigermaßen unübersichtlich geworden sind.

---

*) Frei übersetzt: „Das Schicksal unseres Reiches liegt jetzt — ob zu Gedeih oder Verderb — in den Händen der Volksmasse (einige Zeilen vorher: in diesen Tagen, da die nationale Politik der Wahlurne ausgeliefert ist . . .). Gewiß werden alle Freunde geordneter Freiheit diese Übertragung der politischen Macht an das Volk herzlich begrüßen, aber Männer von Überlegung werden doch geneigt sein zu bedenken, daß eine nicht unterrichtete Menge bei ihren Kollektivhandlungen selten den richtigen Weg einschlägt."



Die Wohlfahrtsgesellschaft „Kameradschaft“ zu Berlin hat in einem besonderen Büchlein **„Die Anstellungsverhältnisse der Militäranwärter** bei den Oberbergämtern, Bergwerksdirektionen, den Oberharzer Berg- und Hüttenwerken, dem Bernsteinwerk usw.“ dargestellt, auf das die Militäranwärter hiermit hingewiesen seien.

Der von uns regelmäßig erwähnte **Jahresbericht des Königlichen Materialprüfungsamtes** in Berlin-Lichterfelde liegt für das Berichtsjahr vom 1. April 1912 bis 31. März 1913 wiederum vor und gibt einen erneuten Einblick in das weite Gebiet, in welchem dieses Amt mitzuwirken und zu helfen berufen ist. Auch das Reichs-Marine-Amt ist mit verschiedenen Gegenständen an den mit dem Prüfungsamt gemeinsam unternommenen Arbeiten beteiligt. Sachlich interessierten Besuchern steht das Amt nach vorheriger Anmeldung durch Fernsprecher in den Stunden von 8 bis 1 Uhr vormittags zur Besichtigung offen.

Urkundenbuch zum Seekriegsrecht. Von Professor Dr. Theodor Niemeyer in Kiel. — Berlin 1913, J. Guttentags Verlag. Drei Abteilungen umfassend, 1666 Seiten.

Das Urkundenbuch bildet den zweiten Teil eines Lehr- und Handbuches des Seekriegsrechtes, dessen erster Teil im Frühjahr 1914 erscheinen soll. Es umfaßt, mit der „Deklaration der Kaiserin Katharina von Rußland vom 28. Februar 1780“ beginnend, das gesamte Material an Texten der Verträge, Dekrete, Deklarationen und Verhandlungsprotokolle bis einschließlich der Londoner Konferenz von 1908/09. Soweit erforderlich, sind diesen Urkunden erläuternde Vorbemerkungen, Anmerkungen und Hinweise auf Vergleichsstellen beigegeben; das Sachregister am Schluß der dritten Abteilung weist nur allgemein auf die in den Urkunden behandelten Materien hin und ist nicht als Stichwörterverzeichnis aufzufassen. Das noch zu erwartende Werk ist zunächst aus Vorlesungen an der Marineakademie hervorgegangen, in denen der Verfasser die Ansicht vertritt, daß im Seekrieg das Völkerrecht die vollste reale Geltung besitzt und daß das praktische Leben in Politik und Wirtschaft, in Handel und Schiffahrt dieser Geltung im Frieden Rechnung trägt und tragen muß. Der große Wert und die Bedeutung dieses Urkundenbuches werden in vollem Maße erst durch den in Aussicht gestellten sachlichen Teil des Werkes erkennbar werden.

Knitschky-Rudorff: **Seegesetzgebung.** Guttentagsche Sammlung deutscher Reichsgesetze Nr. 19. — Preis 8 *M.*

Seitdem wir die vierte Auflage der obigen Sammlung im Jahrgang 1908, S. 1218, besprachen, hat der in Betracht kommende Stoff wiederum vielfache Änderungen und Erweiterungen erfahren, und der vorliegende Band enthält bei erheblich vergrößertem Format 1024 Seiten. Wesentliche Ergänzungen liegen u. a. bei dem Abschnitt Telegraphenwesen vor; denn dieser umfaßte in der vierten Auflage nur zwei und jetzt infolge Hinzutretens der Funkentelegraphie neun Nummern. Ähnliche Erweiterungen zeigt der Abschnitt „Schiffsbesatzung“. Wie bereits früher bemerkt, umfaßt die Sammlung in der Hauptsache die Angelegenheiten der Kauffahrteimarine, doch werden die amtlichen Geschäftszimmer das Buch nicht wohl entbehren können.

Die Monroedoktrin in ihren Beziehungen zur amerikanischen Diplomatie und zum Völkerrecht. Von Dr. jur. Herbert Kraus. — Berlin 1913 bei J. Guttentag.

Die Monroedoktrin gehört zu den Schlagworten des täglichen Lebens; daß aber über ihre Bedeutung und ihr Anwendungsgebiet keineswegs überall Klarheit

herrscht, dafür liefert das oben genannte, mit seinem Index 479 Seiten starke Buch den besten Beweis. Ursprünglich entstanden anläßlich eines Spezialfalles, besagte die Monroedoktrin nichts weiter, als daß die ihrer Kraft sich bewußten Vereinigten Staaten von Nordamerika nicht gewillt sind, sich eine Beschränkung oder Beeinflussung ihrer politischen Macht von europäischer Seite gefallen zu lassen. Sehr bald erweiterte sich diese Anschauung dahin, daß man eine solche Beeinflussung auch bei anderen Gebietsteilen des amerikanischen Kontinents zurückwies — hierher gehört z. B. das durch die Tragödie Kaiser Maximilians gezeichnete mexikanische Abenteuer. Weitergehend schloß man sodann auch den wirtschaftlich-politischen Einfluß Europas auf amerikanisches Gebiet aus — hierher ist die Geschichte des Panamakanals zu rechnen, bis man schließlich sogar den Versuch machte, als Schiedsrichter und durch sonstige „gute Dienste" auf europäische und sonstige Angelegenheiten der übrigen Welt einen Einfluß geltend zu machen. Es sei in dieser Beziehung an den Burenkrieg, die Haager Konferenzen und an Algeciras erinnert. Wenn die Monroedoktrin auch an sich nur der gedeihlichen Entwicklung der Wohlfahrt der Vereinigten Staaten und der Erhaltung ihres unverletzten Bestandes dienen sollte, so wurde sie doch aus sich selbst zur Abwehrmaßregel gegen die Erweiterung fremden Einflusses und enthält insofern sogar eine Bedrohung der berechtigten Entwicklung auf der anderen Seite. Dem vorstehend angedeuteten Gegenstande hat der Verfasser auf Grund eingehendster örtlicher Studien sein umfassendes Buch gewidmet, das an der Hand der einzelnen historischen Vorgänge diese Entwicklung der Monroedoktrin erläutert und durch welches sehr deutlich erkennbar wird, welche Bedeutung dieser Auffassung der Vereinigten Staaten auch für unsere Angelegenheiten zukommt.

K. Miura, Professor Dr.: **Beri-Beri.** — Verlag von Alfred Hölder. Wien und Leipzig 1913. — Preis 3,40 *M*.

Die als Supplementsband zu der Neuausgabe von Nothnagels Spezieller Pathologie und Therapie erschienene Monographie des bekannten japanischen Forschers behandelt in 11 Abschnitten auf 98 Seiten in klarer, übersichtlicher Darstellung die im Titel genannte interessante Tropenkrankheit unter Berücksichtigung aller wesentlichen Ergebnisse der außerordentlich umfangreichen Literatur. Das mit 21 Abbildungen im Text und 1 Karte ausgestattete Werk ist hervorragend geeignet zur Information über den derzeitigen Stand unseres Wissens über die Beri-Beri und kann den Marine-Sanitätsoffizieren bestens empfohlen werden. W.

Sticker, Professor Dr. Georg: **Dengue und andere endemische Küstenfieber.** — Verlag von A. Hölder, Wien und Leipzig 1914. — Preis 2,60 *M*.

Nachdem eine kurze Besprechung der noch viel Problematisches bietenden Küstenfieber der warmen Länder im I. Teil des Buches vorausgeschickt ist, folgt im II. eine eingehende, die umfangreiche Literatur verwertende Darstellung dessen, was heute über die Dengue bekannt ist. Bei der praktischen Bedeutung und den oft nicht geringen diagnostischen Schwierigkeiten, welche die genannten Krankheiten den Schiffsärzten im Auslande bieten, wird das Buch von den Marine-Sanitätsoffizieren sicher als eine willkommene Informationsquelle begrüßt werden. W.

Über die Entwicklung und den heutigen Stand des deutschen Luftschiffhallenbaues. Von Richard Sonntag, Königlicher Regierungsbaumeister a. D. Mit 146 Abbildungen und 1 Tafel. — Berlin bei Wilhelm Ernst & Sohn. — Preis geheftet 6 *M*.

Die Arbeit von Richard Sonntag zeigt uns Probleme, an die vor kaum 10 Jahren noch niemand dachte, und sie weist auf Schwierigkeiten hin, an deren

Lösung neben schnell fertigen Erfindern die berufensten Kreise sich mühen. Es genügt, um auch dem Laien ein Bild von dem Umfang der Frage zu geben, die Nennung einiger Überschriften als „Längshallen", „Sternhallen", „Dreieckhallen", „natürliche Häfen", „Häfen mit Hallenbauten", „Schiebetore", „Drehtore", „Hallengerippe", „Hallenflächen", „Ortsfeste Hallen", „Versetzbare Hallen", „Bewegliche Hallen". Die Arbeit wollte zeigen, daß der deutsche Hallenbau alle andern Länder an technischer Mannigfaltigkeit und Vollkommenheit weit übertrifft, sie wollte sodann auch die „Erfinder" darüber belehren, daß auf diesem immerhin noch neuen Gebiete doch schon recht viel geleistet ist. Abgesehen davon, wird sie auch weiteren Laienkreisen erwünschte Belehrung bieten.

The powers and aeronautics. The »Times« Series. — London 1913. John Murray, Albemarle Street, London. — Preis 1 sh netto.

Das kleine Büchlein umfaßt eine Reihe von „Times"-Artikeln, in denen die Vorbereitungen der wichtigsten europäischen Mächte für den Luftkrieg gegenübergestellt werden. Die erste Stelle weist der Verfasser dieser Artikel den Franzosen zu, aber auch Deutschland kann sich über die ihm erteilte Note nicht beklagen, während sich die englische Regierung eine absprechende Kritik gefallen lassen muß. Die „Times"-Artikel sind schon bei ihrem Erscheinen in der deutschen Presse nicht unbeachtet geblieben; ihre nunmehrige Zusammenfassung in Buchform ist gleichwohl für die darin erörterten Fragen nicht ohne Interesse.

Zimmermann, Dr. Alfred: **Geschichte der deutschen Kolonialpolitik.** — Berlin 1914, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 7 M, gebunden 8,50 M.

Eine Gesamtgeschichte der deutschen Kolonialpolitik besaßen wir in der umfangreichen Literatur bis jetzt noch nicht, wenn auch in den Einzelschilderungen der verschiedenen Schutzgebiete wie auch in einschlägigen Sammelwerken geschichtliche Abrisse niemals fehlen. Der Verfasser war durch seine amtlichen Pflichten ganz besonders berufen, die oben genannte Gesamtdarstellung zu liefern, und man muß anerkennen, daß er überall dem schwierigen Material in rein sachlicher Weise gerecht geworden ist und daß er ein Werk geliefert hat, das eine bisher noch vorhandene Lücke ausfüllt. Der Angehörige der Marine muß bedauern, daß deren doch in so vielen Beziehungen durchaus maßgebliche Mitwirkung bei der Darstellung allzusehr in den Hintergrund tritt. Mag auch der Buschiri-Aufstand in der Geschichte unserer Kolonien nur eine Episode darstellen, so wäre doch hier eine etwas umfassendere Schilderung dessen, was die Marine geleistet, gewiß am Platze gewesen. — Die geschichtliche Schilderung schließt ab mit der Ernennung Dernburgs zum Staatssekretär des neuen Reichs-Kolonialamtes. Es folgen danach noch Einzeldarstellungen der geschichtlichen Entwicklung, der Einrichtung der Verwaltung und des Handels und der Finanzen in den verschiedenen Schutzgebieten. Ein Schlußwort berichtet über die neueste Entwicklung bis zur Gegenwart und gelangt zu dem hoffnungsvollen Ergebnis, daß die bisher gebrachten Opfer in absehbarer Zeit sich bezahlt machen werden. Für das Buch erscheint die Hoffnung begründet, daß es sich bald als unentbehrliches Handbuch für die Beschäftigung mit kolonialen Fragen erweisen wird.

Die Führung in den neuesten Kriegen. 4. Heft: „Betrachtungen über den russisch-japanischen Krieg". II. Von Generalleutnant Frhr. v. Freytag-Loringhoven. Mit 23 Skizzen. — Berlin 1913, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4,75 M.

Der Verfasser will kein abgeschlossenes Bild der Gesamthandlung des mandschurischen Krieges geben, sondern, nach Erscheinungsformen gesondert, nur das

Wesentliche zusammenfassen, was dieser Krieg uns lehrt. Immerhin genügt die Darstellung, um auch den allgemeinen Verlauf des Krieges stets hinreichend zu erkennen. Das Material über diesen Krieg ist bereits außerordentlich angewachsen; nur wenigen Offizieren wird es möglich sein, sich hindurchzuarbeiten. Um so dankenswerter ist es, wenn von einem so sachverständigen Kenner das für jeden Offizier Wichtige klar hervorgehoben wird. Der vorliegende 2. Teil behandelt Frontalangriff, Ausnutzung der Nacht, Durchbruch, Umfassung, hinhaltendes Gefecht und Befehlsführung, somit die für die heutige Gefechtsführung wichtigsten Fragen in lehrreichster Weise.

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. Heft 49: Aus dem russisch-japanischen Kriege 1904 bis 1905. Die Schlacht bei Mukden. 1. Teil vom 25. Februar bis 3. März 1905. Mit 4 Ansichten und 10 Karten in Steindruck. — Berlin 1913, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 6 ℳ.

Die Veröffentlichungen des Großen Generalstabes über den russisch-japanischen Krieg sind nunmehr so weit gediehen, daß außer dem vorliegenden Heft 49 nur noch ein Schlußheft zu erwarten ist, in dem die Darstellung der Schlacht bei Mukden zum Abschluß gebracht werden soll. Für Heft 49 wie für die unmittelbar vorhergehenden Hefte stand als Quelle außer anderen vor allem das Russische Generalstabswerk zur Verfügung, das zur Zeit des Erscheinens der ersten Hefte noch nicht vorlag. Es konnte somit eine erschöpfende Bearbeitung geliefert werden, die durch beigefügte Betrachtungen besonderen Wert gewinnt. Die beigegebenen Karten mit Einzeichnungen sind vortrefflich.

Der russisch-japanische Krieg 1904/05. Kurzer Überblick auf Grund des Russischen Generalstabswerkes. Von Oberleutnant Spieß. — Oldenburg, G. Stalling. — Preis 1,80 ℳ.

Eine recht brauchbare Zusammenstellung über den Verlauf des russisch-japanischen Feldzuges für jeden, der sich in kurzer Zeit einen Überblick verschaffen will. Die Bearbeitung beruht hauptsächlich auf dem Russischen Generalstabswerk. Die japanischen Operationen kommen etwas zu kurz, der Zusammenhang der Bewegungen ist nicht immer deutlich zu erkennen. Die beigegebene einfache Übersichtskarte ist für den vorliegenden Zweck ausreichend.

Kapitän Scotts letzte Fahrt. Zwei Bände. — Leipzig 1913 bei F. A. Brockhaus. — Preis 20 ℳ.

Im Laufe der Jahre lag uns eine Reihe ähnlicher Bücher vor, zuletzt Amundsens „Eroberung des Südpols" — „Marine Rundschau" 1913, Seite 119 —, noch keines aber hatte trotz aller Schrecknisse, Entbehrungen und Gefahren über einen so tragischen Ausgang zu berichten wie das vorliegende. Der erste Band ist mit Scotts Tagebuch angefüllt und schließt mit den Abschiedsbriefen, die bei der Leiche gefunden wurden, den zweiten Band nehmen die Berichte der Gefährten ein, von denen der eine, Dr. Ed. A. Wilson, später mit ihm verunglückte. Der Natur der Sache nach ähneln einander diese Bücher, wie Nansens „Nacht und Eis", Shackletons „Südpol" und Amundsens oben erwähntes Werk wie auch seine Gjöa-Reise; auch die Bilder bieten kaum etwas Neues, wenn sie auch immer mannigfachere und vielseitigere Einblicke in die Großartigkeit und Furchtbarkeit der arktischen Natur gewähren. Der Wert dieser Bücher aber beruht hauptsächlich darin, daß sie uns zeigen, welcher Ausdauer und welcher heldenhaften Hingebung alle diese Männer fähig waren. Aus diesem Grunde sind diese Reisewerke, und ganz besonders das vorliegende Buch,

in dem Scott selbst seine letzten Lebensstunden aufzeichnete, eine vortreffliche Lektüre für jüngere Leser, die das Leben mit seinen Härten und Enttäuschungen noch vor sich haben. Auch für die Mannschaftsbüchereien an Land und an Bord würde sich die Anschaffung trotz des nicht geringen Preises empfehlen. Die Ausstattung der Bände mit Bildern und Karten ist vortrefflich; im Hinblick auf das, was sie bieten, sind die Bücher wohlfeil zu nennen.

Nordamerika. Dritte, neubearbeitete und vermehrte Auflage von Professor Dr. Emil Deckert. Mit 86 Abbildungen, Kärtchen, Profilen und Diagrammen im Text, 13 Kartenbeilagen, 27 Doppeltafeln in Ätzung und Holzschnitt und 10 Tafeln in Farbendruck. — Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien. — In Halbleder gebunden 16 *M.*

Der Buchhändleranzeige entnehmen wir, daß der Band den Anfang einer Neuauflage des gesamten sechs Bände umfassenden Werkes der Sieversschen „Allgemeinen Länderkunde" bilden soll. In textlicher Beziehung unterscheidet sich die neue Auflage nicht allzusehr von der vorangegangenen, wenn auch selbstverständlich das statistische Material mit den gegenwärtigen Zuständen in Übereinstimmung gebracht ist und die neueren geographischen Feststellungen nachgetragen sind. Die farbigen Tafeln sind vermehrt, und eine reiche Fülle von schwarzen Tafeln ist als neue Beigabe hinzugekommen. Hieraus ergibt sich im weiteren eine Neugestaltung der Textabbildungen, denen, abgesehen hiervon, manches Neue hinzugefügt ist. Auch die der Zahl nach vermehrten Kartenbeilagen, z. B. der Plan von New York und Umgebung, tragen den inzwischen eingetretenen Veränderungen und Erweiterungen Rechnung. Alles in allem erscheint auch diese Neuausgabe ebenso wie die älteren Bände als ein erstrebenswerter Besitz.

Ran an den Feind. Vom Kampf und Tod auf See. Von Graf Bernstorff, Korvettenkapitän a. D. — Leipzig 1913, Amelangs Verlag. — Preis 2 *M.*

Graf Bernstorff, der seinerzeit als einer der ersten für die Schaffung einer volkstümlichen Marineliteratur auf den Plan trat, läßt das oben genannte Buch erscheinen, das, aus kleineren Einzelerzählungen zusammengesetzt, wie auch der Titel besagt, auf den ernsten Grundton des: „Sei getreu bis in den Tod" gestimmt ist. Die Erzählungen knüpfen vielfach an tragische Ereignisse in unserer Marine an und zeigen so, daß der Erzähler inmitten des bittern Ernstes der Tatsachen um einen fesselnden Stoff nicht zu sorgen braucht. Das kleine Buch wird der heranwachsenden Jugend als Ansporn und Vorbild dienen können und wäre auch für die Mannschaftsbüchereien zur Anschaffung geeignet.

Der Kampf um Königshafen. Alexander Slawik. — Verlegt bei Karl Harbauer, Wien und Leipzig.

Das kleine Buch gehört dem gleichen Gedankenkreise an, aus dem heraus in der jüngsten Vergangenheit mehrfach Mahnrufe für eine bessere Bereitschaft der Schlachtflotte unserer österreichischen Bundesgenossen erklangen. In einem Gedicht „Zum Geleit" und einer Anzahl novellistischer Kriegsberichte schildert der Verfasser Bilder aus dem See- und Küstenkrieg, wie er sich mit den heutigen Kampfmitteln des Flugzeugs und des Unterseeboots gestalten würde. Auf Lebendigkeit der Schilderung ist dabei der größte Wert gelegt.

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Albert I., Prince de Monaco: La carrière d'un navigateur. Paris 1914. Hachette & Cie. 16,00 M.

* Almanach für die k. u. k. Kriegsmarine 1914. 34. Jahrgang. Pola. Gerold & Komp. 4,80 M.
* Deutscher Seefischerei-Almanach für 1914. Herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein. Bearbeitet von R. Dittmer. Hannover u. Leipzig 1914. Hahn. 4,50 M.

Elder, M.: Le peuple de la mer. Paris 1914. G. Oudin. 2,80 M.

* Gerstenberger, K.: Seekadetten-Briefe. Berlin 1914. E. S. Mittler & Sohn. 1,50 M.
* Janson, Professor Dr. O.: Das Meer, seine Erforschung und sein Leben. 3. Auflage. Berlin 1914. B. G. Teubner. 1,25 M.
* Lemaresquier: L'officier de vaisseau dans la marine moderne. Paris 1914. L. Fournier. 2,00 M.
* Ostelbischer Schiffahrts-Kalender 1914. 6. Jahrgang. Berlin 1914. Gea-Verlag. 2,00 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Marine- und militärische Fragen, Politik.

La première escadre dans le Levant.	Y., v. 20., 27. 12. 13.
Übergang über Gewässer.	M. A. G., 1913, Heft 12.
The decline of the United States navy.	S. A., v. 20. 12. 13.
Militärpolitischer Rückblick auf das Jahr 1913.	I. R. A. F., 1914, Beiheft 156; M. W., Nr. 1, 2, v. 1., 3. 1. 14.
Weltpolitik von P. Rohrbach.	Die Hilfe, Nr. 1, v. 1. 1. 14.
La vitesse des grands navires de guerre.	M. d. F., Nr. 1, v. 3. 1. 14.
Imperial defence problem.	N. M. R., v. 1. 1. 14.
Review of foreign navies in 1913.	Ebenda.
The naval year.	A. N. G., v. 3. 1. 14.
The French navy.	Eg., v. 2. 1. 14.
Die Flotten der Tripleentente.	Deutsche Revue, Januar 1914, Seite 85.
L'action de nos flottilles dans le Nord.	Y., v. 3. 1. 14.
Zur Frage der Deckung des Bedarfs an Marineoffizieren.	I. R. A. F., Januar 1914.
Schaffung eines italienischen Admiralstabes.	Ebenda.

Die Entwicklung der österreich-ungarischen Flotte.	I. R. A. F., Januar 1914.
Fleetmen's topics.	N. M. R., v. 7. 1. 14.
La carrière d'officier de marine.	M. F., Nr. 80, 1913.
Le programme naval.	Navigazette, v. 8. 1. 14.
Die Dienstalterverhältnisse der Offiziere des deutschen Heeres und der Kaiserlichen Marine.	J. A. M., Januar 1914.
La marine en 1913 et les constructions neuves.	Y., v. 10. 1. 14.
Imperialismus und Flottenpolitik.	D. F., Januar 1914.
Germany and Europe.	U. S. M., Januar 1914.

Bildungswesen.

Public schools and the navy.	N. M. R., v. 1. 1. 14.
L'école navale.	Navigazette, v. 1. 1. 14.
Rückblick auf das deutsche Navigationsschulwesen seit 1864.	H., Nr. 1, v. 3. 1. 14.
Seemannsausbildung in der deutschen Handelsmarine.	K. H., VII. Jahrgang, Nr. 11.

Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

Die Entwicklung des Verpflegungswesens an Bord S. M. Schiffe.	Monatsschrift für Militär- u. Marine-Intendantursekretäre, Nr. 1, Januar 1914.

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Die Vermessung und Registrierung von seegehenden Schiffen und Yachten.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 26, v. 15. 12. 13.
Boiler and economiser efficiency and design.	E., v. 19., 26. 12. 13.
The trials of the »France«.	Ebenda, v. 26. 12. 13.
Shipbuilding at St. Nazaire and the French battleship »Lorraine«.	Ebenda.
The naval boiler.	Ebenda.
British warship building in 1913.	Eg., v. 26. 12. 13.
Les cuirassés anglais de la classe »Queen Elizabeth«.	Y., v. 20. 12. 13.
Notsteuervorrichtung.	H., Nr. 51, v. 20. 12. 13.
Die Anordnung von Ruder und Schrauben bei Motorbooten.	D. Y., Nr. 51, 52, 1, 2, v. 19., 26. 12. 13., 2., 9. 1. 14.
Fabrikation von Bootsmotoren.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 27, v. 29. 12. 13.
Die Sicherheit der Seeschiffe.	S., Nr. 6, v. 24. 12. 13.
Die Ölmaschine System Junkers.	Dinglers Journal, Heft 1, v. 3. 1. 14.
Marine Diesel oil-engine (Sulzer type).	Eg., v. 2. 1. 14.
Profit and loss in shipping and shipbuilding.	Ebenda.
Shipbuilding and marine engineering in 1913.	Ebenda.
British battleship production in 1913.	E., v. 2. 1. 14.
The Greek battle-cruiser »Salamis«.	N. L. J., Januar 1914.
H. M. S. »Iron Duke«.	M. E., Januar 1914.
Launching arrangements and calculations.	Ebenda.
Combustion of oil fuel in marine boilers.	Ebenda.
Modern marine boilers.	Ebenda.

Valeur comparée des unités de l'armée navale.	Y., v. 3. 1. 14.
The rise of Germany's shipbuilding.	Shipbuilding and Shipping Record, v. 7. 1. 14.
Types of vessels built during 1913.	Ebenda.
50 Jahre Schiffbau.	H., Nr. 1, v. 3. 1. 14.
The unsinkable ship.	S. A., v. 27. 12. 13.
Die Unterwasserfeuerung System Brünler.	Zeitschrift für Dampfkessel, Nr. 2, v. 9. 1. 14.
Modell propeller experiments.	E., v. 9. 1. 14.
Großmotor-Fragen.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 1, v. 12. 1. 14
Die Schmierung des Dieselmotors.	Ebenda.
Über die Ursachen von Rußbildung in Verbrennungsmaschinen und die Mittel zu ihrer Beseitigung.	S., Nr. 7, v. 14. 1. 14.
Doppelschrauben-Motorschiff „Fionia".	Ebenda.
Deutschlands Schiffbau 1913.	Ebenda.

Werft- und Hafen-Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Studienberichte über den Hafen von Salonik.	Magazin für Technik und Industrie-Politik, 1913, Nr. 12.
Uferbefestigung aus Eisenbeton, System De Muralt.	Prometheus, Nr. 1262.
Shipyard extensions at Hebburn-on-Tyne.	E., v. 2. 1. 14.
The Panama canal.	Eg., v. 9. 1. 14.

Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Fünfzig Jahre deutsche Schiffahrt.	H., Nr. 51, 52, v. 20., 27. 12. 13.
Atlantic steamships. A retrospect.	S. A., v. 20. 12. 13.
Seemannsausbildung in der deutschen Handelsmarine.	K. H., VII. Jahrg., Nr. 11.
Die wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Binnenschiffahrt.	Das Schiff, v. 2. 1. 14.
Deutschlands Handelsflotte.	Der Seefahrer, Nr. 1, v. 1. 1. 14.
Die Welthandelsflotte seit 50 Jahren.	H., Nr. 1, v. 3. 1. 14.
Hamburg-Amerika-Linie in 50 Hansa-Jahren 1864—1913.	Ebenda.
Der Norddeutsche Lloyd 1857—1914.	Ebenda.
Die Seeschiffahrt im Jahre 1913.	Ebenda u. Nr. 2, v. 10. 1. 14.
Deutsch-kanadische Handelsbeziehungen.	Export, Nr. 2, v. 13. 1. 14.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Ehrhardt'sche 7,5 cm-Ballonabwehr-Kanone auf Kraftwagen.	K. T., 1913, Heft 10.
Experimentelle Bestimmung der inneren ballistischen Daten eines Geschosses als Funktion des Geschoßweges.	Z. S. u. S., Nr. 24, v. 15. 12. 13.
Selbstlade-Infanterie-Gewehre.	Ebenda.
Zum Schießen der Küstenartillerie.	M. A. G., 1913, Heft 12.

Neuere Versuche der Friedr. Krupp A. G. über innere Ballistik.	A. M., Dezember 1913.
Armour protection for anti-torpedo craft guns.	N. L. J., Januar 1914.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

La coque des sous-marins.	M. d. F., Nr. 51, v. 20. 12. 13.
Recent British torpedo-boat destroyer construction.	E., v. 9. 1. 14.

Luftschiffahrt, Flugwesen.

Die aerostatischen Verhältnisse der Luftschiffe.	Zeitschrift für Flugtechnik, Nr. 23, v. 13. 12. 13.
Luftschiffhallen und Luftschiffhäfen.	Ebenda.
Le développement de l'aéronautique navale en Angleterre.	Y., v. 27. 12. 13.
Die Nebenwirkungen der Luftschraube und ihre Beseitigung.	Zeitschrift für Flugtechnik, Nr. 24, v. 29. 12. 13.
Vom Wasserflugplatz in Warnemünde.	Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift, Nr. 26, v. 23. 12. 13.
Pègouds Sturzflüge und ihre Bedeutung für die Flugtechnik.	Monatshefte der Luftfahrer-Stiftung. Dezember 1913.
Leuchtfeuersysteme für die Luftfahrt.	Ebenda.
Deutsche Flugmotoren.	Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift, Nr. 1, v. 7. 1. 14.
Naval and military aviation.	N. M. R., v. 7. 1. 14.
L'aviation maritime.	M. F., Nr. 80, 1913.
Stand der Militäraviatik im Auslande.	J. A. M., Januar 1914.

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

Land and sea transport of troops.	A. N. G., v. 20. 12. 13.
The complete Schneider coast defense train as battery.	S. A., v. 20. 12. 13.
Coast defense in the civil war.	J. U. S. A., November/Dezember 1913.

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

Deutsche Funkentelegraphie in der Südsee.	M. W., 1913, Nr. 170.
Searchlights on board modern war vessels.	J. U. S. I., Dezember 1913.
Die Funkentelegraphie an Bord des „Imperator".	Elektrotechnische Zeitschrift, Nr. 3, v. 15. 1. 14.

Rechtsfragen.

Die Entwicklung des Seerechts in den letzten 50 Jahren.	H., Nr. 1, v. 3. 1. 14.

Gesundheitswesen.

Schiffshygienisches aus der Mitte des 17. Jahrhunderts.	S. T. H., 1913, Heft 24.
Erfahrungen mit Chinin bei Malaria.	Ebenda, 1914, Heft 1.
Zur Malariabekämpfung durch moskitolarvenfeindliche Fische im Bismarckarchipel.	Ebenda.
Zum Kampf gegen die Schlafkrankheit.	D. K., Nr. 2, v. 15. 1. 14.

Nautische Fragen.

Methods of mystery in nautical astronomy.	Nautical Magazine, Januar 1914.
De tafels van Radler de Aquino.	De Zee, Januar 1914.
Plaatsbepaling door kompaspeilingen.	Ebenda.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Das Motorboot als Rettungsmittel auf hoher See.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 26, v. 15. 12. 13.
Motorrettungsboote in Großbritannien.	Ebenda, Nr. 27, v. 29. 12. 13.
Großbritannische Fischereihäfen.	Der Fischerbote, Nr. 12, v. 15. 12. 13.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Baumethoden und Bauausführungen.	D. Y., Nr. 52, 1, 2, v. 26. 12. 13, 2., 9. 1. 14.
Von den nationalen Kreuzern.	Ebenda, Nr. 52, v. 26. 12. 13
Motorseekreuzer.	Ebenda.
Der deutsche Motorbootsport.	S., Nr. 6, v. 24. 12. 13.
Die erfolgreichsten Yachten der Saison 1913.	Wassersport, Nr. 1, v. 1. 1. 14.
Hochseekreuzeryacht „Unda II".	D. Y., Nr. 2, v. 9. 1. 14.
Neue Bauvorschriften der Wettfahrtvereinigung Berliner Gigsegler.	Wassersport, Nr. 3, v. 15. 1. 14.
Kreuzeryacht für den Bodensee.	Ebenda.

Koloniale Fragen.

Amerikanische Kolonialpolitik.	Koloniale Monatsblätter, Dezember 1913.
Koloniale Pläne vor 100 Jahren.	Koloniale Zeitschrift, Nr. 51, v. 19. 12. 13.
Wohnungen für schwarze Arbeiter.	Ebenda.

Geschichtliches, Geographisches.

A battleship of the renaissance.	Mariners Mirror, Dezember 1913.
The Lord Admiral's whistle.	Ebenda.
Über das Schiffswesen der deutschen Hansa.	U., Januar 1914.
Admiral Bouvet und der Kampf um Ile de France und Bourbon.	Ebenda.
Terradas and talismans.	Mariners Mirror, Januar 1914.
The development of the capital ship.	Ebenda.
Galere Mediterranee e vascelli del Nord.	Lega Navale Italiana, v. 31. 12. 13.
The navy in the Peninsular war 1812—1813.	U. S. M., Januar 1914.

Verschiedenes.

Über die Verwaltung von Offizierbüchereien.	J. A. M., Januar 1914.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. S. = Deutsche Schiffahrt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — F. = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
J. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — M. Eg. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — R. A. G. = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.



Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Phot. Ferd. Urbahns, Hofphotograph, Kiel.

Die Schlacht bei Jasmund.

Nach einem Ölgemälde im Marine-Offizierkasino zu Kiel.



Vor 50 Jahren.

Unter Benutzung von Akten des Reichs-Marine-Amts bearbeitet.*)

Am 17. März 1864, abends 10 Uhr 35 Minuten, lief in Berlin das nachstehende Telegramm ein:

»An Se. Königliche Hoheit den Prinzen Wilhelm Adalbert von Preußen.

Seiner Königlichen Majestät Schiffe „Arkona" und „Nymphe" gingen heute von Swinemünde nach der Dievenow und von dort nach Arkona, ohne dänische Kreuzer zu treffen.

Um 12½ Uhr bekam ich sieben dänische Schiffe nordöstlich von Arkona in Sicht, und der Kapitän Kuhn, welcher mit der „Loreley" von Thiessow aus zu mir stieß, meldete mir, daß die Schiffe Fregatten seien.

Gab Befehl, die 1. Division Kanonenboote unter Land zurückzuziehen, und griff mit „Arkona", „Nymphe" und „Loreley" in einer offenen Ordnung den Feind an, welcher sich mittlerweile sammelte und in zwei Kolonnen rangirte. Als ich mich dem Feinde näherte, stellte sich heraus, daß der Feind uns 1 Linienschiff, 2 Fregatten, 2 Korvetten und 1 Panzerschooner entgegenführte. Sämtlich Schraubenschiffe. Um 2 Uhr eröffneten unsere Schiffe das Feuer, das bald von den Dänen erwidert wurde, worauf sich ein laufendes Gefecht bis 5 Uhr fortsetzte und die Dänen „Arkona" und „Nymphe" bis vor Swinemünde verfolgten.

Der Verlust auf „Arkona" und „Nymphe" sind 5 Tote, 8 Verwundete, darunter schwer verwundet der erste Offizier Seiner Königlichen Majestät Korvette Lieutenant Berger, welcher im Beginn des Gefechts an meiner Seite getroffen wurde.

Euer Königlichen Hoheit gereicht mir zur besonderen Ehre, melden zu können, daß Offiziere und Mannschaften Seiner Majestät Schiffe sich während dieses Engagements tapfer und kaltblütig benommen haben.

Von Seiner Königlichen Majestät Aviso „Loreley", welcher wieder nach Thiessow ging, ist mir noch kein Rapport zugegangen. Die 1. Division Kanonen-

*) Die hier wiedergegebenen Telegramme dürften zu ihrer Zeit durch die Tagespresse bekannt gegeben worden sein, sind aber, soweit unseree Knntnis reicht, in der Fachliteratur bisher noch nicht veröffentlicht worden. Nur die beiden letzten sind schon früher in der „Marine-Rundschau", Jahrgang 1896, abgedruckt.

boote konnte nur einen sehr entfernten Teil am Gefecht nehmen und dürfte keine Verluste haben.

Das dänische Geschwader war dem unsrigen in jeder Beziehung überlegen, dürfte aber ähnliche Verluste erlitten haben.

Euer Königlichen Hoheit alleruntertänigster Kapitän zur See und Geschwader-Chef

Jachmann.

Swinemünde, 17. März 1864.«

Die Geschichte hat dieses Gefecht, in dem Preußens Marine die Feuertaufe empfing, mit dem Namen Jasmund verknüpft. An dem Tage, da die Erinnerung an das erste Gefecht eines preußischen Geschwaders mit dänischer Übermacht zum fünfzigstenmal sich erneut, blickt die Marine des Deutschen Reiches nahezu auf 16 Jahre von reichem Erfolg gekrönter Arbeit unter der Herrschaft des Flottengesetzes zurück. Am Tage von Jasmund waren ebenso nahezu 16 Jahre vergangen, seit man in Preußen beschlossen hatte, der bis dahin völligen Ohnmacht zur See durch Errichtung einer kleinen Seewehr zum Küstenschutz ein Ende zu machen. Leider kann man nicht behaupten, daß es auch in diesen 16 Jahren möglich gewesen wäre, zielbewußte und von Erfolg gekrönte Arbeit zu leisten.

Schon sehr bald nach dem freudigen Anlauf im Jahre 1848 war man „hinsichtlich der Marineansichten in ein ganz anderes Stadium gekommen", nicht allzu lange danach kam der Tag von Olmütz, und in den letzten Jahren hatte die „Konfliktszeit" beim Heere und mehr natürlich noch bei der jüngeren Schwester, bei der Marine, jeglichen Fortschritt hintangehalten.

Als es klar wurde, daß der erste Schritt auf dem Wege zu Deutschlands Einigung in einer Abrechnung mit Dänemark getan werden mußte, war demgemäß die Flotte für diesen Waffengang in keiner Weise ausreichend vorbereitet. Wohl hatte man damit gerechnet, daß die Streitkräfte zur See bei dem beabsichtigten Übergang nach Alsen die Flankendeckung übernehmen konnten, leider mußte aber der Chef des Großen Generalstabes zu diesem Plan in dem Schreiben vom 8. März 1864 wie folgt Stellung nehmen:

„Nun ist aber auf unsere Flotte, welche die Hauptrolle spielt, durchaus nicht mit Sicherheit zu rechnen. Sie ist nicht in der Lage, der dänischen auf offener See zu begegnen, und da dies gerade in der Richtung auf Alsen wahrscheinlich der Fall sein würde, so kann ich die Realisierung des sonst sehr ansprechenden Gedankens dieser Landung kaum für ausführbar halten."

Wohl bewies der Tag von Jasmund, daß dieser skeptischen Auffassung nicht die volle Berechtigung innewohnte, immerhin ist es notwendig, wenn man diesen Tag und die Leistungen der Marine im Kriege von 1864 richtig würdigen will, das Stärkeverhältnis beider Flotten, soweit das vorliegende Material dies gestattet, in Vergleich zu stellen, um danach zu ermessen, ob die Kriegsflagge ihren Anteil an dem schweren Ringen voll für sich in Anspruch genommen und trotz allem das Ihre zu dem erreichten militärischen und politischen Erfolge beigetragen hat.

Preußens Marine besaß, als der Krieg von 1864 hereinbrach, kaum eigentliche Schlachtschiffe. Abgesehen von einigen Segelfregatten, die nicht mehr ins Gefecht

geführt werden konnten, war das stärkste Schiff der kriegsbereiten Flotte die 1858 vom Stapel gelaufene „Arkona", eine gedeckte Korvette von 2100 t Wasserverdrängung, 1300 PS und 300 Mann Besatzung, die mit 28 Geschützen verschiedenen Systems, darunter 20 glatte 36-Pfünder in der Batterie, armiert war. Ein Schwesterschiff der „Arkona", die „Gazelle", befand sich im Ausland und konnte so schnell nicht herangezogen werden, ein drittes derartiges Schiff, die „Vineta", ging in Danzig ihrer Vollendung entgegen, war dort durch die schwierigen Wasserverhältnisse in ihrer Bewegung behindert und war schließlich durch die dänischen Kreuzer, welche die Danziger Bucht bewachten, so gut wie blockiert. Neben der „Arkona" war für Gefechtszwecke in Bereitschaft die 1863 fertig gewordene Glattdeckskorvette „Nymphe" von 925 t, 200 PS und 13 Geschützen, darunter 8 gezogenen 12-Pfündern mit Keilverschluß. Abgesehen hiervon verfügte die Marine über den kleinen Radaviso „Loreley", außerdem ließ Prinz Adalbert die für damalige Verhältnisse ungewöhnlich schnelle königliche Jacht „Grille" mit zwei im Laufe des Feldzuges fertig gewordenen 12-Pfündern mit Kolbenverschluß armieren, während die übrigen derartigen Geschütze unter teilweisem Austausch zur Armierung der „Nymphe" und als Oberdecksgeschütze auf „Arkona" und „Vineta" verwendet wurden. Endlich war neben diesen Schiffen die der Zahl nach stattliche Gruppe der großen und kleinen Kanonenboote von 1859 vorhanden, die indessen in einigermaßen bewegter See kaum gebrauchsfähig waren, während ihre Artillerie, aus gezogenen 24-Pfündern bestehend, noch alle Kinderkrankheiten einer nicht genügend erprobten Neukonstruktion aufwies. Es ist bekannt, daß die Boote auf dänischer Seite über ihren militärischen Wert hinaus gefürchtet wurden; aber sie waren es gerade, an die der Chef des Großen Generalstabs dachte, als er auf die Unmöglichkeit, mit der Marine bei den militärischen Aktionen an der schleswigschen Küste zu rechnen, hindeutete.

Dieser geringen preußischen Flottenmacht hatten die Dänen die nachstehend benannten Schiffe gegenüberzustellen:

Schraubenlinienschiff	„Skjold"	64	Kanonen,	Panzerschoner	„Esbern Snare"	3	Kanonen,
Schraubenfregatte	„Jylland"	44	„	„	„Absalon"	3	„
„	„Själland"	42	„	7 Dampfkanonenboote zu je		3	„
„	„Niels Juel"	44	„	Raddampfer	„Holger Danske"	6	„
„	„Tordenskjold"	34	„	„	„Geyser"	6	„
Schraubenkorvette	„Dagmar"	16	„	„	„Hecla"	4	„
„	„Heimdal"	16	„	„	„Schleswig"	6	„
„	„Thor"	12	„	Kuppelschiff	„Rolf Krake"	4	„

Es standen mithin im ganzen 325 dänische 85 preußischen Geschützen gegenüber. Bekannt ist, wie die preußische Marineverwaltung den Versuch machte, ihren Schiffsbestand durch Ankauf auf ausländischen Werften zu ergänzen. Sie fand einen günstigen Markt, indem sowohl England wie Frankreich Schiffe auf Vorrat, hauptsächlich für den amerikanischen Sezessionskrieg und für Japan, erbaut hatten. Leider wurde von den drei schließlich erworbenen Schiffen, dem Panzer „Prinz Adalbert" und den Korvetten „Victoria" und „Augusta", nur die letztere noch zur rechtzeitigen Verwendung in diesem Feldzug fertig. Bekannter wurde dieses Schiff durch seine rühmliche Kreuzfahrt nach der Garonne-Mündung im Winter 1870, und unvergessen wird sein

tragisches Ende im Golf von Perim bleiben, wo es im Juni 1885 mit seiner ganzen Besatzung verloren ging.

Den schwachen Streitkräften der preußischen Flotte konnte unter den obwaltenden Umständen nur die Rolle einer fleet in being zufallen; sie konnte die feindliche Flotte festhalten und „harzelieren“*), wie sich Prinz Adalbert ausdrückte, zu einem entscheidenden Schlage aber war sie außerstande. Als eine solche „Harzelierung“ ist auch der kecke Angriff von Jasmund aufzufassen, mit dem die Marine den Kameraden von der Landarmee beweisen wollte, daß auch ihr der gleiche kriegerische Geist innewohne, und daß „das Personal bereit sei, die Ehre der Flagge zu wahren und durch Tapferkeit, Mannszucht und Geschicklichkeit das zu ersetzen, was an Macht ihr abging“.**)

Am 15. März 1864 hatte Dänemark die Blockade der preußischen Häfen notifizieren lassen, am 16. lief Kapitän Jachmann mit der „Arkona“, begleitet von der von Korvettenkapitän Werner kommandierten „Nymphe“, von Swinemünde aus, gleichzeitig, um zu erkunden und um das in See bisher noch nicht erprobte Maschinenpersonal zu üben. Nachdem man nachmittags nördlich von Thiessow eine Anzahl größerer Kriegschiffe ausgemacht hatte, kehrten die preußischen Schiffe um, da bei der frühen Dunkelheit ein Angriff nicht mehr zu ermöglichen war, doch war Kapitän Jachmann entschlossen, am nächsten Tage wieder hinauszugehen, um trotz der feindlichen Übermacht den Kampf zu wagen.

Am nächsten Morgen früh 9 Uhr gingen die beiden Schiffe wieder hinaus, begleitet von dem Hurrarufen der Besatzungen der zurückbleibenden Segelschiffe und der am Ufer versammelten Volksmenge. Nachdem man zunächst durch einen Vorstoß nach Osten festgestellt hatte, daß von dort aus eine Behinderung des Rückzuges nicht zu befürchten war, nahmen die Schiffe ihren Kurs auf Thiessow, von wo die „Loreley“ unter Kapitän Kuhn mit der ersten Division der dort stationierten Dampfkanonenboote zu ihnen stieß. Die Kanonenboote wurden wieder unter Land geschickt, um von dort aus, wenn nötig, den Rückzug zu decken, dann ging die Fahrt weiter nordwärts, bis man um $1^1/_2$ Uhr nachmittags sechs Rauchsäulen am Horizont aufsteigen sah, die nicht lange danach an den allmählich sichtbar werdenden Unterschiffen als das Linienschiff „Skjold“, die Fregatten „Själland“ und „Tordenskjold“, zwei Korvetten und ein Panzerschoner erkannt wurden.

Die Dänen glaubten offenbar zunächst nicht an einen Angriff. Erst als die Preußen ihnen immer näher rückten, formierten sie zwei Kolonnen, blieben aber, des weiteren gewärtig, auf der Stelle liegen. Auf 5000 Schritt Entfernung feuerte die „Arkona“ als Herausforderung den ersten Schuß, nach kaum fünf Minuten, während die Entfernung sich auf 3000 Schritt verringerte, folgte der zweite, und nun, nachdem das preußische Flaggschiff, ostwärts abdrehend, seine Breitseite abgegeben hatte, wurde es auch auf den dänischen Schiffen lebendig, und die Kugeln und Granaten aus den Steuerbordbatterien von „Själland“ und „Skjold“ fegten dem Angreifer entgegen. Das nächste Manöver der „Arkona“ brachte „Nymphe“ und „Loreley“ in den Feuerbereich der Dänen, doch blieben die feindlichen Geschütze zunächst noch in der

*) Vom französischen harceler = necken.

**) Die Preußische Marine. Ihre Beteiligung am Deutsch-Dänischen Kriege. Von einem Fachmann. Berlin 1864 bei E. S. Mittler & Sohn.

Hauptsache auf „Arkona" gerichtet. Da ein längeres Breitseitengefecht für die drei kleinen preußischen Schiffe nicht durchführbar war, wurde nach der ersten halben Stunde zum Rückzug gewendet, wobei hauptsächlich die weittragenden gezogenen Geschütze zur Geltung kamen. Gegen 3 Uhr hatte sich das bei Stubbenkammer begonnene Gefecht bis in die Gegend von Saßnitz hingezogen, als die Dänen allmählich von der „Arkona" abließen und ihr Feuer hauptsächlich auf die „Nymphe" richteten, der insbesondere von den vorzüglich bedienten Breitseiten der „Själland" hart zugesetzt wurde. Gleich bei der ersten Breitseite erhielt die preußische Korvette sechs Treffer, von denen einer das Dampfrohr dicht über Deck abschnitt und dem Schornstein zwei große Löcher beibrachte. Durch diesen unglücklichen Schuß verlor die „Nymphe" erheblich an Schnelligkeit, so daß ihr „Skjold" und „Själland" gefahrdrohend aufrückten. Indem sie versuchten, das Schiffchen abzuschneiden, überschütteten sie es mit einem Eisenhagel, und nur wie durch ein Wunder blieb die Korvette vor gefährlichen Beschädigungen bewahrt. Um sich der wieder aufrückenden „Arkona" zu erwehren, beging die „Själland" den Fehler, bald dieser, bald der „Nymphe" ihre Breitseiten zuzusenden. Dadurch gelang es den preußischen Schiffen, sie bei jeder Wendung in der Längsrichtung zu bestreichen, und plötzlich, als die „Nymphe" im härtesten Gedränge war, stellte die dänische Fregatte ihr Feuer ein, und die Entfernung, die bis dahin nur 1700 Schritt betragen hatte, vergrößerte sich in wenigen Minuten auf 2500 Schritt. Auch die Schußweite des „Skjold" reichte bald nicht mehr aus, während die preußischen gezogenen Geschütze noch immer zu wirken vermochten, doch erhielt die „Arkona" jetzt*) den von Kapitän Jachmann gemeldeten unglücklichen Treffer, während eine dänische Vollkugel auf der „Loreley" den auf der Kommandobrücke stehenden Lotsen Berg tödlich verwundete.

Inzwischen hatte sich das Gefecht bis in die Nähe der Kanonenboote hingezogen, die, um die bedrängten Kameraden zu schützen, ihr Feuer auf die Flanken der Dänen richteten, ohne daß davon bei der weiten Entfernung eine beträchtliche Wirkung zu erwarten war. Da ein Maschinenschaden auf dem „Hay" diesen nötigte, sich ins Schlepptau nehmen zu lassen, brachen sie, zumal auch die „Loreley" um ihre leicht verletzliche Maschine besorgt sein mußte, mit dieser das Gefecht ab und zogen sich unter Land zurück.

„Arkona" und „Nymphe" setzten unterdessen, während ihnen das ganze dänische Geschwader auf den Fersen blieb, ihren Rückzug fort. Die Heckgeschütze der Preußen beantworteten das Feuer der dänischen Bugkanonen nicht ohne Wirkung, bis endlich um 5 Uhr auf 4000 Schritt Entfernung der letzte Schuß von seiten der „Nymphe" fiel. Die Dänen waren ihnen bis auf drei Meilen von Swinemünde gefolgt; in der Höhe des Streckelbergs drehten sie ab und verschwanden in nordöstlicher Richtung.

Unendliche Begeisterung im ganzen Lande begrüßte Jachmanns kühne Tat; König Wilhelm lohnte seinen Heldenmut durch die Ernennung zum Kontreadmiral, und Prinz Adalbert, den ein Trauerfall gerade an diesem Tage vom Kriegsschauplatz fernhielt, brachte seinen Dank in einer Weise zum Ausdruck, die nach dem mehrfach ge-

*) Angabe des nebenstehend erwähnten Buches, nach dem einleitenden Telegramm muß hier wohl ein Irrtum vorliegen. Vergleiche auch Werner: „Das Buch von der norddeutschen Flotte". Erste Auflage, Seite 182.



nannten Gewährsmann „die Bande der Ehrfurcht und Liebe, die ihn mit allen seinen Untergebenen verknüpften, nur noch fester schlingen konnte“.

Das militärische Ergebnis des Gefechts, dem immerhin, auch nach König Wilhelms Anschauung, der Charakter der rückwärtigen Bewegung anhaftete, bestand darin, daß die Dänen ihre Blockadelinie sehr weit nach außen verlegten. Der von ihnen neu erfundene geographische Begriff der „Bai von Stettin“ machte die „effektive Blockade“ ziemlich hinfällig, denn abgesehen von den fortgesetzten Aufklärungsfahrten der preußischen Kriegschiffe vermochte eine beträchtliche Zahl von Kauffahrteischiffen in den nächsten Wochen nach dem Gefecht in Swinemünde unbehelligt ein- und auszulaufen.

Am 15. April gelangte der telegraphische Bericht von einem neuen Gefecht mit folgendem Wortlaut nach Berlin:

»Oberkommando der Marine, Berlin.

Machte gestern Vormittag mit Aviso „Grille“ eine Rekognoszierungsfahrt in der Richtung von Jasmund, bemerkte Nachmittags die dänische Eskadre in Nordost, steuerte auf dieselbe zu, worauf ein Linienschiff und eine Fregatte auf mich abhielten. Ich gab einige Schüsse aus den beiden gezogenen 12-Pfündern der „Grille“ auf weiteste Entfernung, was unter gleichzeitigem Näherkommen der feindlichen Schiffe zuerst mit einzelnen Schüssen, dann mit Breitseiten erwidert wurde. Es entspann sich eine 2½ stündige Kanonade auf 4000 bis 5000 Schritt, bei welcher der Feind seine Munition auf unverantwortliche Weise verschwendete, ohne die „Grille“ zu treffen. Ich hielt südlich, gefolgt von beiden Schiffen. Auf nahezu eine deutsche Meile vor dem Hafen von Swinemünde fand ich das aus „Arkona“ und „Nymphe“ bestehende (Geschwader?) und etwas weiter zurück die erste Flotillendivision zum Gefecht rangiert, worauf die feindlichen Schiffe umwendeten und nördlich steuerten, während ich wegen bereits eingetretener Finsternis Geschwader und Flotillendivision in den Hafen zurückschickte, selbst aber noch eine Zeitlang in der Richtung der Dievenow fortsteuerte. Nach Eintritt der vollen Dunkelheit ging ich nach Swinemünde zurück.

gez. W. Adalbert Prinz von Preußen.« *)

Von einem weiteren Husarenstreich der „Grille“ gibt ferner das folgende Telegramm an Seine Majestät den König vom 24. April Kunde, von dem Abschrift erst zwei Tage später an das Oberkommando gegeben wurde:

»Alleruntertlhänigste Meldung.

Heute Vormittag um 10 dänische Fregatte „Tordenskjold“ in Sicht nördlich von Dornbusch, ging mit „Grille“ und vier Dampfkanonenbooten erster Klasse in See, worauf die Fregatte abhielt und seewärts steuerte. Ließ die Kanonenboote auf etwa 6 bis 10 Meilen vom Lande, folgte der Fregatte auf etwa 18 Seemeilen vom Lande, mithin halben Weges nach Moen, und gab einige Schüsse auf weite Entfernung, worauf sich eine 1½ stündige Kanonade entspann, bei welcher diesseits

*) Einige Schreibfehler in dem Telegramm sind richtiggestellt.



mehrere Schüsse trafen. Da die Fregatte sich nicht genug näherte, um mit den Kanonenbooten das Gefecht aufzunehmen, ging ich um 1½ Uhr nach der Außenrhede von Dornbusch zurück und ankerte daselbst mit den Kanonenbooten.

W. Adalbert Prinz von Preußen.

Wittow Posthaus, den 26. April 1864.«

Mit Recht betont Reinhold Werner im „Buch von der Norddeutschen Flotte", das 1869 zuerst erschien, wie es in der Geschichte noch nicht dagewesen sei, daß eine mit zwei Geschützen armierte Lustjacht 10 Meilen weit vom Hafen den Feind aufgesucht und zwei schwere Schiffe von zusammen 110 Kanonen angegriffen habe. Wenn auch der Prinz wußte, daß sein Schiffchen die größere Geschwindigkeit besaß, so vollführte er damit doch ein kühnes Wagestück, das mit Recht allgemeine Bewunderung erregte, während es die Dänen aufs äußerste erbitterte, von einem so winzigen Feinde belästigt zu werden. In dem zweiten Falle hatten die Treffer der „Grille" offenbar eine solche Wirkung, daß „Tordenskjold" sich scheute, die Kanonenboote herankommen zu lassen, und daß er seinerseits es vorzog, das Gefecht abzubrechen und westwärts zu steuern. Jedenfalls wurden auf diese Weise die Dänen dauernd in Atem gehalten, und die preußische Flotte leistete, was sie leisten konnte.

In Danzig sah sich unterdessen die „Vineta" durch enge Blockade eingeschlossen. Täglich meldeten die telegraphischen Berichte die Anwesenheit dänischer Kriegschiffe, die zumeist als die Raddampfer „Geyser" und „Holger Danske" erkannt wurden. Auch ihr bot sich am 30. April Gelegenheit zu einem Gefecht, über welches wie folgt am 1. Mai an des Königs Majestät berichtet wurde:

»Der Kommandant Eurer Königlichen Majestät Korvette „Vineta", Korvettenkapitän Köhler, meldet aus Neufahrwasser gestern Abend 7 Uhr 20 Minuten: Nach Rekognoszierung des feindlichen Geschwaders „Vineta" glücklich im Hafen. Das Linienschiff ist ein gut konstruirtes Fahrzeug und macht gute 10 Knoten; mit etwa 70 Geschützen armiert. Der Feind wollte das angebotene Gefecht nicht annehmen; als jedoch der Kriegsraddampfer auf 4000 Schritt mit der Heckarmierung beschossen wurde, gab auch das Linienschiff auf 5500 Schritt aus der unteren Batterie mittschiffs Feuer auf „Vineta"; der Raddampfer steuerte mit voller Kraft, durch Linienschiff gedeckt, nach See. Die feindlichen Schüsse waren zu kurz. Ein Versuch, die beiden Dampfer vom Linienschiff abzuschneiden, mußte deshalb aufgegeben werden, weil das Linienschiff „Vineta" mit 64 Umdrehungen lief und Gefahr vorhanden war, abgeschnitten zu werden. Der Wind nahm sehr zu aus NO., und da der Feind nach See steuerte, mußte von der weiteren Verfolgung Abstand genommen werden.

gez. W. Adalbert Prinz von Preußen.«

Der zweite von Köhler gesichtete Dampfer war ein Kauffahrer, der wohl den Dänen neue Vorräte heranbrachte, denn ein ferneres Telegramm meldete, daß der Raddampfer aus ihm bei Heisterneſt Kohlen übernahm. Zu weiteren Feindseligkeiten kam es an dieser Stelle nicht, während die Schiffe bei Swinemünde in dauernder Bewegung blieben; einige Kauffahrer, denen es gelang, in Danzig einzulaufen, vermochten besonderes von den draußen kreuzenden Dänen nicht zu berichten.



Endlich sah auch die Nordsee preußische Schiffe im feindlichen Feuer. Hierüber berichtet das nachstehende Telegramm vom 10. Mai:

»Oberkommando der Marine — Berlin.

Gestern nachmittag 2 Uhr hatten Fregatten „Schwarzenberg" und „Radetzky" sowie „Adler", „Basilisk" und „Blitz" hartes Gefecht mit zwei dänischen Fregatten und einer Korvette nordöstlich von Helgoland. „Schwarzenberg" Fockmast verloren, ungefähr 80 Tote und schwer Verwundete. „Radetzky" ungefähr 24 Tote und Verwundete. Von diesseitigen Fahrzeugen keine Verluste. Heute Morgen 4 Uhr auf der Reede von Cuxhaven geankert. Klatt.«

Die hier erwähnten preußischen Fahrzeuge waren im Jahre 1863 im Mittelmeer zu einem Geschwader vereinigt gewesen, das insbesondere in Griechenland die deutschen Interessen schützen und eines seiner Fahrzeuge im Sinne der Bestimmungen des Pariser Friedens von 1856 in der Sulina-Mündung stationieren sollte. Beim Herannahen der Kriegsgefahr erhielten die Schiffe Befehl, in die Heimat zurückzukehren, doch konnte diese Reise nur sehr langsam vor sich gehen, da der Zustand der Kessel des „Preußischen Adler" die äußerste Vorsicht erforderte. Als die Schiffe sich dem Englischen Kanal näherten, erhielten sie die Nachricht, daß die Dänen auf dem Posten waren, sie abzufangen. Die Häfen auf der englischen Seite waren aus diesem Grunde für sie nicht erreichbar, dagegen gelang es ihnen am 14. April, in Nieuwediep eine Zufluchtsstätte zu finden, wo sie die ab- und zugehenden dänischen Kriegsfahrzeuge wiederholt aus nächster Nähe betrachten konnten.

Unterdessen nahte ihnen ein Entsatz in Gestalt des österreichischen Geschwaders, das, von der Adria entsandt, die Elbmündungen von der dänischen Blockade befreien sollte. Korvettenkapitän Klatt, der Chef des preußischen Geschwaders, erwartete die Österreicher in Nieuwediep und ging mit ihnen nach Cuxhaven, wo man am 4. Mai eintraf. Im Gefecht bei Helgoland richteten die Dänen bekanntlich ihr Feuer zunächst nur auf den vom später durch die Seeschlacht von Lissa unsterblich gewordenen damaligen Linienschiffskapitän Tegethoff geführten „Schwarzenberg", während die preußischen Schiffe im zweiten Treffen blieben. Erst als eine dänische Granate die Takelage des Fockmastes der Fregatte in Brand gesetzt hatte, bot sich auch ihnen Gelegenheit, in Aktion zu treten. Durch einen glücklichen Schuß des „Basilisk" wurde der auf dänischer Seite kämpfende „Niels Juel" derart beschädigt, daß er sich von „Jylland" ins Schlepptau nehmen lassen mußte; damit wurde das Gefecht, nachdem das Geschützfeuer etwa zwei Stunden gedauert hatte, von dänischer Seite abgebrochen. Waren auch die preußischen Schiffe, die mit ihrem niedrigen Rumpf ein ungünstiges Zielobjekt boten, unbeschädigt geblieben, so erkannten doch die Österreicher gern an, daß sie die vorzüglichsten Dienste geleistet hatten, zumal der „Basilisk" wahrscheinlich wesentlich zu dem glücklichen Ausgang des Gefechts beigetragen hatte.

Nach dem Gefecht wurde der „Adler", wie bereits bei früherer Gelegenheit berichtet*), mit den österreichischen Verwundeten nach Hamburg gesandt; hier mußte er, da seine Kessel inzwischen völlig aufgebraucht waren, außer Dienst gestellt

*) Vergleiche: „Die Dampfkanonenboote von 1859." „Marine-Rundschau" 1896, S. 318.



werden, und seine Besatzung ging später auf die inzwischen fertig gewordene „Augusta" über.

Am 12. Mai meldete das vor Danzig liegende dänische Linienschiff, indem es sich unter Parlamentärsflagge dem Hafen näherte, die Aufhebung der Blockade. Der damit eingeleitete Waffenstillstand ward, soweit die Waffenstillstandsbedingungen dies zuließen, benutzt, die Kriegsbereitschaft der Flotte nach Möglichkeit zu erhöhen; insbesondere wurde jetzt die „Vineta" nach Swinemünde herangezogen, während bei Wiedereröffnung der Feindseligkeiten die „Augusta" in der Nordsee zu dem gleichfalls beträchtlich verstärkten österreichischen Geschwader stieß.

Am 6. Juni bot sich den Schiffen Gelegenheit, vor Seiner Majestät dem Könige, der in Begleitung des Kronprinzen und eines zahlreichen Gefolges nach Swinemünde gekommen war, zu paradieren. Die Kanonenboote hatten im Haff Aufstellung genommen, die größeren Schiffe bei Swinemünde, wo ihnen Gelegenheit geboten ward, dem obersten Kriegsherrn verschiedene Exerzitien vorzuführen. Der König, der auf diese Weise die Flotte zum ersten Male besichtigte, unterließ nicht, Offizieren und Mannschaften seine ganze Anerkennung und seinen Dank für die bisher bewiesene Haltung auszusprechen, durch die sich die Marine der Armee würdig angereiht habe.

Das der Flotte erteilte Lob diente vor allem den Kanonenbooten als Ansporn, auch ihrerseits zu zeigen, daß sie ihre Kräfte einzusetzen und das Ihrige zu leisten willens waren. Nachdem am 26. Juni der Waffenstillstand abgebrochen worden war, suchten sie den Feind, und am 3. Juli traf das nachstehend wiedergegebene Telegramm in Berlin ein:

»Oberkommando der Marine — Berlin.

Nachstehendes Telegramm ist soeben an des Königs Majestät erstattet: Die dritte Flottendivision, bestehend aus 5 Dampfkanonenbooten II. Klasse, hatte heut Nachmittag laut Meldung des Kapitänleutnants Arendt 9 Seemeilen von Dornbusch ein einstündiges Gefecht mit der Fregatte „Tordenskjold" und einem Raddampfer. Die Division hat 46 Schuß auf 3000 Schritte, der Feind etwa 150 Schuß abgegeben, wovon viele Granaten bei uns über den Booten krepierten. Die Fregatte erhielt mehrere sichtbare Treffer. Offiziere und Mannschaften haben sich vorzüglich benommen. Keine Verluste. Das Gefecht wurde abgebrochen, weil die Dänen seewärts steuerten. Die Kanonenboote blieben noch einige Zeit in See und gingen dann nach der Reede von Wittower Posthaus zurück.«

Nach einem eingehenderen Gefechtsbericht war der am Gefecht beteiligte Raddampfer der „Hekla", die Dänen hatten also 38 Geschütze den 10 preußischen entgegenzustellen. Anfangs hatten die Dänen auf die preußischen Kanonenboote, die zum Angriff vorgingen, abgehalten, dann stellten sie sich ihnen in Dwarslinie gegenüber, wagten aber keine größere Annäherung, da ihnen die gezogenen Geschütze der Preußen offenbar hart zusetzten. Leider wurden auf den Booten nach und nach 4 Geschütze durch Beschädigung ihrer Verschlüsse unbrauchbar, so daß sich Kapitänleutnant Arendt veranlaßt sah, allmählich näher unter Land zu gehen. Als bald darauf noch ein fünftes Geschütz kampfunfähig wurde, wäre er genötigt gewesen, das Gefecht abzu-

brechen, doch auch die Dänen zogen es vor, ihm nicht zu folgen, sondern entfernten sich nordwärts. Preußischerseits waren 8 bis 10 Treffer beobachtet worden, doch wurde über die etwaigen Verluste der Dänen nichts Näheres bekannt.

Erregte auch das Gefecht am Dornbusch großen Jubel, so war es doch für die weitere Kriegführung ohne Belang, die Mitte Juli in einem abermaligen Waffenstillstand ihren Abschluß fand. Über die letzten kriegerischen Vorgänge in der Nordsee, die Gefangennahme des dänischen Kapitänleutnants Hammer bei Wyck auf Föhr, ist gleichfalls seinerzeit im Zusammenhang der Geschichte der preußischen Dampfkanonenboote berichtet worden, so daß eine Wiederholung an dieser Stelle nicht erforderlich erscheint.

Ziehen wir aus den geschilderten Ereignissen die Summe, so erscheint es angebracht, die Worte des oben mehrfach erwähnten „Fachmannes“ hierher zu setzen:

„Die Marine hat, so klein sie auch ist, direkt und indirekt zu dem schnellen und glücklichen Ausgange des Krieges beigetragen, sie hat durch ihre wiederholten kühnen Angriffe die Dänen gezwungen, den größten Teil ihrer Flotte gegen sie aufzubieten, anstatt sie zur Unterstützung der Landarmee zu verwenden. Zweitens aber hat sie eine effektive Blockade der preußischen Häfen verhindert.“

Hätte Preußen, wenn auch nur im Verein mit Österreich, im Jahre 1864 die „Seemacht“ im Sinne Mahans besessen, so wäre dieser ganze Krieg von vornherein nicht möglich gewesen; umgekehrt hätte die Armee wohl weder vor Düppel noch bei Alsen auf einen Erfolg hoffen können, wenn Dänemarks Marine ihr gegenüber freie Hand gehabt hätte. Der an der schleswig-holsteinischen Küste verfügbar gebliebene „Rolf Krake“ hat bekanntlich im Wenningbund Schwierigkeiten genug bereitet, und die Gammelmark-Batterie wäre schwerlich in der Lage gewesen, die vereinigten Geschütze der dänischen Linienschiffe und Fregatten zum Schweigen zu bringen.

Dankend erkannte König Wilhelm diese wertvolle Hilfe an in dem Armeebefehl beim Friedensschlusse, in dem er zum Ausdruck brachte:

„Meine neu begründete Flotte hat sich den Landtruppen würdigst angeschlossen und zählte in ihrem Erstkampfe nicht die Zahl der feindlichen Schiffe.“

Freilich die folgenden Kriege und die darauf folgende politische Entwicklung in Deutschland waren zunächst nicht geeignet, den „Einfluß der Seemacht auf die Geschichte“ in das richtige Licht zu stellen, und allzu lange sollte es demgemäß dauern, bis dieser Einfluß erkannt und die deutsche Flotte auf die sichere Grundlage gestellt wurde, auf der sie nun seit 16 Jahren steht.

P. K.



Darstellung der Vorgänge vor Manila von Mai bis August 1898.

Eine persönliche Bemerkung zur Autobiography of George Dewey, Admiral of the navy.

Von Admiral z. D. v. Diederichs.

Seit dem Juni 1897 befand ich mich an der Spitze unserer Kreuzer auf der Ostasiatischen Station. Die politische Spannung zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Spanien und die Berichte über Vorbereitungen der in Hongkong liegenden amerikanischen Schiffe ließen einen Angriff auf Manila erwarten. Als Ende April 1898 der Krieg erklärt war, erhielten S. M. Schiffe „Irene" und „Cormoran" Befehl, nach Manila zu gehen zum Schutz der Deutschen auf den Philippinen. Hiermit erschienen mir unsere Interessen auf jenen Inseln hinreichend gesichert, auch waren die übrigen Schiffe des Kreuzergeschwaders an anderen Plätzen festgehalten; die 1. Division durch Instandsetzungsarbeiten nach einer sechsmonatigen emsigen Tätigkeit vor der Kiautschou-Bucht, die 2. Division durch einen in Peking beim Kaiser von China angesagten Besuch des Prinzen Heinrich.

Aus der Heimat wurde der Dampfer erwartet, welcher wie alljährlich die Ablösungen von Offizieren und Mannschaften bringen und die Zurückberufenen und zur Entlassung Stehenden nach Deutschland zurücknehmen sollte. Auch Ergänzungen an Inventar, Material und Proviant brachte der Dampfer, diesmal besonders umfangreich wegen des Verbrauchs bei der Einrichtung von Tsingtau. Um den Dampfer schnell und glatt abfertigen zu können, hatte ich die Vereinigung aller Schiffe vor Tsingtau zu Anfang Juni in Aussicht genommen. Nach der Entsendung von „Irene" und „Cormoran" nach Manila wurde der Plan geändert und dem bereits unterwegs befindlichen Dampfer „Darmstadt" telegraphisch*) das Anlaufen von Manila befohlen, um nach Abgabe der für die beiden genannten Kreuzer bestimmten Personen und Sachen den Weg nach Tsingtau fortzusetzen. Mein Flaggschiff „Kaiser" lag vor dem Dock in Nagasaki; dort befand sich auch S. M. S. „Prinzeß Wilhelm" zu Reparaturarbeiten, als mir am 3. Juni eine Depesche des Kommandierenden Admirals zuging, welche besagte, daß Seine Majestät der Kaiser meine persönliche Abfahrt nach Manila befehle. Da S. M. S. „Kaiser" für die nächsten Tage nicht fahrbereit war, so zog ich telegraphisch S. M. S. „Kaiserin Augusta" von Tsingtau heran zur Überfahrt nach Manila.

Der Plan für die Ablösungen war gründlich gestört. Der Lloyddampfer „Darmstadt" mußte fahrplanmäßig in diesen Tagen vor Manila eintreffen und vor meiner Ankunft dort seine Reise fortgesetzt haben. Eine telegraphische Verbindung fehlte.

Nach sorgfältiger Erwägung der vielfachen Rücksichten, die auf Ausrüstung, Ausbildung und Zusammenhang der Schiffe zu nehmen waren, entschloß ich mich, S. M. Schiffe „Kaiser" und „Prinzeß Wilhelm" nach Beendigung ihrer Reparaturen

*) Funkentelegraphie gab es damals noch nicht.



gleichzeitig mit S. M. S. „Kaiserin Augusta" vor Manila den Austausch mit „Darmstadt" vornehmen zu lassen. Die Erwägung war ungefähr folgende: „Darmstadt" war telegraphisch nicht mehr zu erreichen und konnte bei dem Südwestmonsun am 5. Juni in Manila und am 13. in Tsingtau sein. S. M. S. „Kaiser" mußte sobald als möglich nach Manila nachkommen, weil ich nur mit dem Flaggleutnant auf S. M. S. „Kaiserin Augusta" Unterkunft fand und mein ganzer übriger Stab auf „Kaiser" zurückgeblieben war. Für den Dienst wie für alle beteiligten Personen war bei den unzulänglichen Räumen der Zustand sehr hinderlich und beschwerlich. Ob nach dem Freiwerden von S. M. S. „Kaiserin Augusta" und nach Beendigung der Reparatur S. M. S. „Prinzeß Wilhelm" diese beiden Schiffe noch rechtzeitig Tsingtau erreichen konnten, um „Darmstadt" dort zu treffen, war sehr zweifelhaft. Anderseits hatte „Darmstadt" vertragsmäßig nur eine beschränkte Lösch- und Liegezeit an der Küste, und es mußten deshalb Hin- und Herfahrten tunlichst vermieden und die Hafentage gut ausgenutzt werden. Auch wegen der heimkehrenden Abgelösten, unter denen sich Kranke befanden, empfahl sich schnelle Abfertigung. Da von Manila aus eine telegraphische Verbindung zur Leitung der Schiffe bei etwaigen widrigen Zufällen zu der Zeit fehlte, so erschien es das Sicherste für die Ablösung in Tsingtau, nur auf die dort bereits liegenden Schiffe „Deutschland", „Gefion" und „Arcona" zu rechnen, alle übrigen Schiffe in Manila ablösen zu lassen und „Darmstadt" hierfür nötigenfalls dort festzuhalten.

Das Fehlen von Telegraphen- und guten Postverbindungen neben wirtschaftlichen Rücksichten war es also, was die Heranziehung von drei weiteren Schiffen nach Manila veranlaßte. -- In Erwartung eines schnellen Falles von Manila hoffte ich, sehr bald nach beendeter Ablösung die Schiffe bis auf „Prinzeß Wilhelm" oder „Cormoran" in nördlichere Häfen zur Ausbildung der neuen Besatzungen führen zu können. Ich ging von der Ansicht aus, daß nur ein Notschrei der Deutschen in Manila aus Besorgnis vor einem Insurgentenüberfall oder einem Bombardement meine persönliche Entsendung nach den Philippinen veranlaßt habe.

Am 12. Juni traf ich auf S. M. S. „Kaiserin Augusta" vor Corregidor, der in der Öffnung der großen Manila-Bucht gelegenen Insel, ein. Anzeichen einer Blockade fand ich nicht; die Einfahrt war, soweit wir feststellen konnten, von Schiffen nicht bewacht. Vor Cavite, im Süden der Bucht, etwa 25 sm vom Eingang, lagen die amerikanischen Schiffe zu Anker, etwa 3 sm nördlich davon, vor Manila, S. M. Schiffe „Irene" und „Cormoran", eine Anzahl fremder Kriegschiffe und einige Kauffahrer. Bei der Annäherung wurden zwischen Kontreadmiral Deweys Flaggschiff „Olympia" und S. M. S. „Kaiserin Augusta", die meine Flagge führte, die vorgeschriebenen Salute gewechselt, und dann ließ ich, nachdem ein amerikanischer Offizier zum Komplimentieren empfangen war, unweit von „Irene" ankern. Von einer Blockadeerklärung war uns nichts gesagt worden.

Am Lande, über der umwallten Stadt (Intra muros), wehte die spanische Flagge, und nur die Geschäftsstille, das Fehlen jedes Verkehrs im Hafen, die Menschenleere auf Straßen und Plätzen verrieten einen ungewöhnlichen Zustand. Admiral Dewey kam mit dem Kanonenboot „Petrel" zum offiziellen Besuch von Cavite herüber und ich erwiderte denselben kurz darauf. Nach dem Augenschein, dem

Bericht des Kommandanten S. M. S. „Irene“, Fregattenkapitän Obenheimer, und den Mitteilungen des Kaiserlichen Konsuls Dr. Krüger ergab sich eine ziemlich verwickelte politische Lage.

Die Stadt Manila mit Teilen der nächsten Umgebung war in den Händen der spanischen Truppen, von denen kleinere und größere Abteilungen an verschiedenen Plätzen der Küste und im Innern des Landes ohne Verbindung mit der Hauptstadt von den Insurgenten eingeschlossen waren.

Die Bucht von Manila beherrschten die Schiffe der Vereinigten Staaten unter Admiral Dewey. Die Insurgenten unter „Diktator“ Aguinaldo, deren Führer von einem Schiff Deweys*) von Hongkong nach Manila herübergeholt waren, umschlossen die Stadt am Lande von allen Seiten mit Ausnahme der Küste und drangen langsam bis an die befestigten Linien der Spanier vor. Wie weit die an anderen Orten kämpfenden Insurgenten den Befehlen Aguinaldos gehorchten, hing vielfach von ihrer Einsicht und Laune ab; eine feste Organisation über die ganze Insel Luzon bestand nicht.

Amerikaner und Insurgenten bekämpften gemeinsam die Spanier, hatten aber verschiedene Ziele im Auge und beobachteten sich demzufolge mit Mißtrauen. Nach Deweys Angaben bestand kein Bündnis zwischen ihnen.

Regierung und Militärkommando auf den Philippinen betätigten sich unter dem mächtigen Einfluß und dem Druck der Geistlichkeit, die allein schon wegen ihrer Abhängigkeit von Rom vielfach andere Absichten als jene Behörden verfolgte.

Bedenkt man, daß fast in jedem Hause der Stadt und auf dem Lande Angehörige der Insurgenten als Diener, Kutscher, Köche usw. tätig waren, daß ein unbeschränkter Verkehr zwischen Amerikanern und Insurgenten unterhalten wurde, daß aus der Stadt geflüchtete Frauen und Kinder von Neutralen und Spaniern auf gemieteten Dampfern auf der Reede wohnten, daß den Besatzungen der neutralen Kriegschiffe sowie deren Schutzbefohlenen auf den gemieteten Dampfern der Zugang zur Stadt offen stand, daß der englische Konsul gleichzeitig stellvertretender Konsul der Vereinigten Staaten war, so läßt sich ermessen, welche Gelegenheit zu gegenseitigem Auskundschaften und welcher Boden für Klatsch, Quertreibereien und Verdächtigungen sich bot.

Die Blockade von Manila war am 1. Mai dem Generalgouverneur der Philippinen angekündigt mit einem Schreiben, das im Auszug lautet:

. . . A blockade will be at once established of this port . . .
By order of Commodore Dewey U. S. Squadron
O. E. Williams, U. S. Consul.

Dieses Schreiben ist dem deutschen Konsul erst auf sein Ansuchen von dem Generalgouverneur am 10. Mai mitgeteilt worden. Eine Blockadeerklärung im Sinne des Völkerrechts, eine Mitteilung über die Eröffnung der Blockade, im besonderen

*) Dewey erzählt auf S. 246, daß er mit der zweiten Fahrt von „M'Culloch“ nach Hongkong den „Ensign Caldwell“ abschickte, um Aguinaldo und drei bis vier Kollegen die Erlaubnis zur Überfahrt auf diesem Schiff zu bringen. Im Appendix E. S. 311/12 berichtet dagegen Dewey an den Secretary of the navy: Aguinaldo, der Insurgentenführer, mit 13 Personen seines Stabes traf am 19. Mai mit Erlaubnis an Bord von „Nanshan“ ein.



eine offizielle Mitteilung von amerikanischer Seite, direkt oder indirekt, ist weder dem Konsul noch mir zugegangen.

Die angeführte Blockadeankündigung weicht in der Form und in der Art der Bekanntgabe wesentlich von den in Abhandlungen über das Völkerrecht für Blockadeerklärungen gegebenen Direktiven ab. Die Grenzen des blockierten Gebietes sind nicht bezeichnet, der genaue Zeitpunkt des Beginns, eine Frist für neutrale Schiffe zum Verlassen des Hafens sind nicht gegeben. Weder den fremden Konsuln noch den Regierungen scheint eine gebührende Anzeige zugestellt zu sein. Die Ankündigung weicht auch auffallend von der Blockadeerklärung ab, welche über einen Teil der kubanischen Küste von der Regierung der Vereinigten Staaten am 23. April 1898 den Regierungen anderer Mächte bekannt gegeben wurde.

Für die Erhaltung dieses unbestimmten, unklaren Zustandes lassen sich genügende Gründe finden. Auf seiten der Blockierenden fiel mit der vieldeutigen Form der Zwang zum straffen und in dem tropischen Klima bei beschränkten Mitteln sehr beschwerlichen Blockadedienste fort, solange kein Einspruch erhoben wurde. Der freie Verkehr mit den Neutralen, welche unbehindert in Manila aus- und eingingen, ja selbst mit dem in der Stadt wohnenden konsularischen Vertreter, gab Gelegenheit zur Erkundung aller Zustände und Absichten bei dem eingeschlossenen Gegner.

Die Spanier hatten wie jeder Eingeschlossene das Bestreben, die Behinderung des gewohnten Verkehrs tunlichst aufzuhalten, und hüteten sich, Veranlassung zur Verschärfung der Abschlußmaßregeln zu geben.

Die Neutralen, die durch das Eingreifen der Amerikaner die Gefahr der drohenden Erstürmung der Stadt durch die Rebellen beseitigt oder doch sehr vermindert sahen, empfanden dankbar die Fürsorge des Admirals Dewey für die Sicherheit ihrer Angehörigen und das Fernhalten aller Belästigungen von ihnen, soweit die Kriegslage es zuließ. Das willige Gehör und das menschenfreundliche Entgegenkommen, welches ihre Konsuln bei allen berechtigten Wünschen zum Besten ihrer Schutzbefohlenen, zur Sicherung von deren Leben und Gut bei dem Chef der Blockade fanden, mußte die Neutralen den bestehenden dehnbaren Zustand als einen den Umständen nach günstigen erkennen lassen. Jede Beschwerde, jede Betonung stolzen Rechtsbewußtseins, jede Verletzung der Neutralitätspflicht konnte nur unbequeme Entfremdung und Verschärfungen herbeiführen, die am härtesten die Wehrlosen getroffen hätten.

Diese Betrachtung ließ auch mich danach streben, alles zu vermeiden, was den Blockierenden verstimmen könnte, solange die Ehre der Flagge dabei nicht bedroht wurde. In diesem Sinne habe ich die Vorschriften für die mir unterstellten Schiffe erlassen und bin von Kommandanten und Offizieren mit vollem Verständnis unterstützt worden. Alles, was hiergegen gesprochen und geschrieben ist, beruht auf irrigen Vermutungen, Mißdeutungen oder Verleumdungen.

Politische Direktiven hatte ich nicht. Nur eine einzige Äußerung des Auswärtigen Amtes in der Philippinenfrage ist zu meiner Kenntnis gekommen. Diese besagte, daß Seine Majestät der Kaiser den Gedanken eines deutschen Protektorates über die Philippinen entschieden zurückweise. Ich schloß hieraus, daß eine Anregung von unbekannter Seite diese Meinungsäußerung Seiner Majestät herbeigeführt habe,

und konnte im Laufe der Zeit nur immer voller die Richtigkeit der Voraussicht, aus welcher sie geflossen war, erkennen.

Von meinem direkten Vorgesetzten, dem Kommandierenden Admiral, hatte ich nur einen militärischen Befehl erhalten, der mir die Einhaltung strengster Neutralität nach jeder Richtung auferlegte.

Unter diesen Umständen hoffte ich bei meinem Eintreffen vor dem blockierten Hafen als friedfertiger Zuschauer der Beendigung der kriegerischen Handlung beiwohnen und bald nach gesunderen Gegenden abdampfen zu können. Wie wenig das eintraf, läßt sich aus dem Kapitel „A period of anxiety" in der Autobiography of George Dewey, Admiral of the Navy, ersehen. Nie hätte ich vordem geglaubt, daß meine Schritte und Worte so falsch gedeutet werden könnten, wie es dort geschehen ist. Um mich auch Lesern, die jenes Buch nicht vor sich haben, verständlich zu machen, führe ich die einer Widerlegung bedürftigen Stellen wörtlich an.

Autobiography S. 252:

At a dinner given me at the White House upon my return home President Mc Kinley mentioned the repeated statements in the press about the friction in my relations with Vice-Admiral v. Diederichs, in command of the German Asiatic Squadron. „There is no record of it at all on the files", he said. „No, Mr. President," I answered. „As I was on the spot and familiar with the situation from day to day, it seemed best that I looked after it myself, at a time when you had worries enough of your own . . ."

Aus den vorstehenden Sätzen der Selbstbiographie scheint mir hervorzugehen, daß Admiral Dewey über sein Mißtrauen gegen die Deutschen nicht berichtet hat, so daß die Akten in Washington nichts darüber enthalten. Dies ist zu bedauern. Von mir ist die Verbindung mit Berlin so gut wie tunlich aufrecht erhalten worden. Meine Worte und Handlungen, welche dienstliche Bedeutung gewinnen konnten, sind in den Akten niedergelegt. Bei gleichem Verfahren Deweys wären die außerordentlichen Gedächtnisfehler in seinen Darstellungen wohl vermieden worden. Auch hätten die Aufklärungen aus Washington vielleicht beruhigend dem Einfluß der wilden Preßartikel entgegengewirkt.

Autobiography S. 254/55:

The „Irene" had come from Nagasaki. Although she may not have heard the news of the victory before leaving Japan, she definitely had the information from an English steamer the morning of her arrival. Nevertheless, she steamed by the „Olympia" without stopping and dropped anchor where she choose . . .

I regarded this as an oversight which was a breach of naval etiquette, of course, but not to be taken seriously unless I were inclined to insist on punctiliousness. It was only natural to reason that the captain of the „Irene" might not be familiar with the customs and the laws of blockades. I knew the German naval officers were very self-reliant, keen to take offence about their rights, and most ambitious to learn by observation, which I always liked to think explained their subsequent proceedings.

In dem 7. Heft der „Marine-Rundschau" 1902, S. 760, schildert Kapitänleutnant Pohl „auf Grund authentischer Tagebuchnotizen" die Tätigkeit S. M. S. „Irene" in den Gewässern der Philippinen 1896 bis 1899. Er erzählt:

»Am 6. Mai 1898 traf das Schiff, von Nagasaki kommend, vor der Nordeinfahrt der Bucht von Manila ein. Da aller Wahrscheinlichkeit nach die beiden Zugänge zur Bucht, wenn auch nicht mit Minen gesperrt, so doch unsicher gemacht waren, wurde der Leuchtturm, welcher keine Nationalflagge zeigte, durch Signal angefragt, ob das Passieren möglich sei, und auf die Antwort: „Ohne Lotsen sehr gefährlich", um einen solchen gebeten. Für „Irene" war aber kein Lotse verfügbar, es wurde deshalb in der nahegelegenen Bucht von Mariveles geankert und ein Offizier mit der Dampfpinaß nach Manila hineingeschickt, um einen Lotsen zu holen.

In der kleinen Bucht von Mariveles lagen gefechtsbereit die amerikanischen Kreuzer „Boston" und „Concord", die kurz nach dem Ankern der „Irene" Mariveles verließen und mit einigen kleinen gekaperten Viehdampfern im Schlepp in die Bucht von Manila dampften.

Diese Gelegenheit benutzte „Irene", nachdem sie vorher noch von einem ebenfalls in Mariveles liegenden englischen Dampfer den Ausgang der Schlacht von Cavite erfahren hatte, um im Kielwasser der Amerikaner durch die vermutete Minensperre zu dampfen.

Kurz vor Cavite kam der deutsche Konsul mit einem Lotsen für die Reede an Bord.

Der Konsul erklärte dem Kommandanten, daß ihm von einer Blockade Manilas nichts mitgeteilt sei. Infolgedessen unterließ es auch der Kommandant, die Erlaubnis zum Ankern auf der Reede von Manila seitens des vor Cavite liegenden amerikanischen Commodores Dewey einzuholen.«

In gleichem Sinne lautete der dienstliche Bericht des Kommandanten S. M. S. „Irene", Fregattenkapitän Obenheimer. Da jedes Zeichen einer Blockade fehlte, kann von einer Verletzung der Seegebräuche (naval etiquette) nicht die Rede sein. Und wenn ein Mangel an Vertrautheit mit den Gesetzen der Blockade vorkam, so lag dieser Mangel nicht auf seiten des deutschen Kapitäns.

Autobiography S. 255/56.

The second German ship, the „Cormoran", came in at three in the morning. Naturally, at night it was our business to be on the alert. When her lights were seen a steam launch was sent to board her. She gave no heed to the steam launch's hail. Even though a man-of-war flew a German flag, it was possible that she was Spanish, using the German flag as a ruse. According to the laws of the blockade it was our right and duty to board and identify her.

In order to get the attention of the „Cormoran" the „Raleigh" fired a shot across her bows. Then she promptly came to. Her captain was surprised at our action, but our boarding officer explained the law, and also the risk that a man-of-war was running in coming into the harbour at night. We had no thought of being discourteous and no desire to rouse any ill feeling, and fully appreciated how our point of view had not occured to the captain of the „Cormoran" when he ran straight in toward our squadron in the dark. The shot across the bow was not provocative, but simply a form of signal when other signals had failed.

Von dem Vorgang erhalte ich aus dieser Erzählung des Admirals Dewey die erste Kenntnis, da ich zu jener Zeit in Nagasaki war. Der Kommandant S. M. S. „Cormoran" muß ihn wohl für zu unbedeutend gehalten haben, um ihn nach Nagasaki zu melden. Ein Urteil zu äußern bin ich nicht in der Lage, um so

weniger, als die Aussage des Beschuldigten fehlt. Der Kommandant wußte, daß der Krieg erklärt war und mußte auf ein Zusammentreffen mit Schiffen in Gefechtsbereitschaft gefaßt sein. Von einer Blockade scheint auch er nichts bemerkt zu haben, sonst hätte er nicht bis zum Ankerplatz bei Cavite einlaufen können, und auch in Admiral Deweys Erzählung wird nicht gesagt, daß der abgesandte amerikanische Offizier S. M. S. „Cormoran" Blockadevorschriften mitgeteilt habe.

Ein Wachtschiff im Blockadedienst oder auf Vorposten überhaupt hat zweifellos die Pflicht, die anlaufenden Schiffe auf das Bestehen der Blockade oder der Gefechtsstellung hinzuweisen und ihnen Anweisung zu geben, wie weit der Verkehr gestattet wird. Hierzu können am Tage Signale verwendet werden. Da internationale Nachtsignale nicht eingeführt sind, so bleibt bei Dunkelheit nur der Verkehr durch Boote, allenfalls durch Zuruf. Um die Aufmerksamkeit nahender Schiffe zu erwecken, wird man, wenn Scheinwerfer nicht in Betracht kommen, ein Schallsignal (Dampfpfeife, Sirene, Signalschuß) anwenden. Gegen den Gebrauch ist es, sofort scharf zu schießen. Wenn Korvettenkapitän Brussatis Zeichen des Erstaunens gegeben hat, so wird das diesem scharfen Schuß zuzuschreiben sein. Dem Satz „According to the laws of blockade it was our right and duty to board and identify her" vermag ich nur unter Vorbehalt zuzustimmen, wie später näher ausgeführt werden wird.

Autobiography S. 256/57.

On the 12th Vice-Admiral v. Diederichs arrived in his flagship the „Kaiserin Augusta". This made three German cruisers in the harbor. I learned that another was expected. Already, on the 6th a German transport, the „Darmstadt", bringing fourteen hundred men as relief crews for the German vessels, had appeared. Such a transfer, for which I readily gave permission, while it might have been unusual in a blockaded harbor, might at the same time be easily explained as a matter of convenience for the German squadron which was absent from its regular base at Kiau-Chau. The „Darmstadt", however, with her force of men nearly equal to the total number of my own crews remained at anchor for four weeks.

Über die Gründe für die Regelung der Ablösungen habe ich mich schon im Eingang dieser Erwiderung ausführlich geäußert. Als der Dampfer „Darmstadt" für „Irene" und „Cormoran" nach Manila geleitet wurde, war eine Angriffsabsicht des Geschwaders der Vereinigten Staaten auf Manila noch nicht bekanntgegeben. Auch waren nötigenfalls Ankerplätze für die Zeit der Löscharbeiten außerhalb einer etwaigen Blockadelinie leicht zu finden, z. B. Mariveles, Subic, Ilo-Ilo.

Kapitän Obenheimer hatte dem Admiral Dewey Mitteilung von dem erwarteten Ablösungstransport gemacht; der Admiral hatte bereitwilligst seine Unterstützung zugesagt und die Erlaubnis zur Benutzung von Prähmen gegeben, welche in Manila eingeschlossen waren. Die jetzt geäußerten Bedenken müssen Admiral Dewey erst später gekommen sein. Die unarmierte „Darmstadt", welche mit Rekruten und Gütern vollgepfropft war, konnte für uns wegen ihrer Schutzbedürftigkeit nur eine Schwächung bedeuten; sie lag in Mariveles vom 6. bis 9. Juni, ging dann nach

Tsingtau und ankerte nochmals in Mariveles vom 26. bis 30. Juni; zusammen 8 Tage — nicht 4 Wochen.

Autobiography S. 257.

In the course of conversation I referred to the presence of the large German force and to the limited German interests in the Philippines (there was only one German commercial house in Manila) and this in a courteous manner, amounting to a polite inquiry which I thought was warranted, particularly in view of the fact that six days had elapsed without the „Darmstadt" transferring her men. To this the Vice-Admiral answered: „I am here by order of the Kaiser, Sir!" from which I could only infer that I had expressed myself in a way that excited his displeasure.

Das Gespräch beim Besuch Admiral Deweys auf S. M. S. „Kaiserin Augusta" kann ich nur seinem Inhalt nach auf Grund kurzer Aufzeichnungen und nach dem Gedächtnis erzählen. Die lange inzwischen verstrichene Zeit schließt eine wörtliche Wiedergabe aus. — Schon beim Empfang des Befehls zur Reise nach Manila war ich mir klar darüber, daß mein Eintreffen vor der bedrohten Stadt das Mißtrauen fremder Nationen erwecken könne, und nahm mir vor, durch Offenheit und Vorsicht dem entgegenzuwirken. Namentlich nahm ich mir vor, sowohl Dewey wie den Befehlshabern der neutralen Schiffe sofort mitzuteilen, wodurch die Heranziehung weiterer Schiffe veranlaßt sei und daß deren Zurückziehung nach Auffüllung von Mannschaften und Material beabsichtigt werde. Diese Mitteilungen habe ich dann auch gesprächsweise gemacht.

Mit Admiral Dewey entspann sich beim ersten Besuch eine angeregte Unterhaltung, die sich zunächst auf die Vernichtung der spanischen Schiffe bezog. Dann erkundigte sich der amerikanische Admiral, ob Prinz Heinrich auch nach Manila komme, und als ich das verneinte, erzählte er, welche angenehmen Eindrücke er von seiner Begegnung mit Seiner Königlichen Hoheit in Hongkong behalten habe. Hier knüpfte ich an, um mein Kommen und das zweier weiterer deutscher Schiffe zu erklären. Die Wendung: „Ich bin auf Befehl Seiner Majestät des Kaisers gekommen" mag dabei gefallen sein, doch dann in dem Zusammenhang, daß nicht der Wunsch, die Streitkräfte vor Manila zu vermehren, sondern ein Befehl mich zur Stelle gebracht habe, und mit dem Hinzufügen der Vermutung, daß ein Notschrei der durch die Insurgenten bedrohten Deutschen an höchster Stelle den Wunsch erweckt haben möge, durch mich persönlich ein unparteiisches Urteil über die Gefahr der Lage zu erhalten. Da die Anordnungen für die Bewegungen der Auslandschiffe nach Vortrag bei Seiner Majestät festgesetzt und nach Genehmigung als Befehle Seiner Majestät des Kaisers erlassen werden, so ist jene Wendung gebräuchlich und deutschen Offizieren geläufig. Die fast drohend klingende Zusammenstellung: „I am here by order of the Kaiser, Sir!" habe ich bestimmt nicht gebraucht.

Auf Irrtum beruht auch die Angabe, es habe nur eine deutsche Firma in Manila bestanden. Ein Verzeichnis der mir damals bekannt gewordenen deutschen Exportfirmen nennt folgende elf: Heinszen & Co., Baer sen. & Co., Enrique Spitz, Fröhlich & Kuttner, S. Siegert, Struckmann & Co., C. Fressel & Co., Tielsen, Hermann & Co., Martin Buck & Co., German & Co., Wusinowsky & Co.

Daneben waren die Angehörigen von verschiedenen Ländern, welche keine eigenen Vertreter auf den Philippinen hatten, und zwar von Österreich-Ungarn, Holland, Italien, Portugal und Schweiz dem Schutz des deutschen Konsuls anvertraut. In Ilo-Ilo und Cebu befand sich ebenfalls eine nicht unbeträchtliche Zahl deutscher oder unter deutschen Schutz fallender Geschäfte. Die bestimmte Angabe: „there was only one german commercial house in Manila" zeugt also von ungenügender Information oder einem schlechten Gedächtnis.

Ich kann mich durchaus nicht besinnen, daß Admiral Dewey bei seinem Besuch oder bei einer anderen Gelegenheit auf die Zahl der anwesenden deutschen Kriegschiffe hingewiesen habe; es war das auch kaum angängig, da nur drei Schiffe anwesend waren und auch die Engländer zeitweise eine gleiche Zahl vor Manila hatten neben Kanonenbooten vor Ilo-Ilo.

Daß „Darmstadt" sechs Tage ohne Ausschiffung ihrer Marinemannschaften gelegen habe, ist auch eine Gedächtnistäuschung; sie ist niemals sechs Tage hintereinander in Mariveles gewesen und hat nicht einen Tag, nicht eine Stunde müßig gelegen. Oder sollte man in böser Absicht an Admiral Dewey solche Unrichtigkeiten gemeldet haben?

Bei der ersten Begegnung oder bei meinem Gegenbesuch erklärte Admiral Dewey aus eigenem Antrieb, die Vereinigten Staaten wollten die Philippinen nicht behalten. Ich faßte dies als eine augenblickliche Gefühlsäußerung auf, doch konnte es auch eine absichtliche Mitteilung dessen sein, was die Welt zur Zeit glauben sollte. Keinesfalls kannte der Admiral die zeitigen Absichten seiner Regierung genau, weil die telegraphische Verbindung gestört war, noch weniger konnte er die zukünftige Entwicklung übersehen. Sehr bald vermochte ich auch sein Bestreben zu erkennen, für die Vereinigten Staaten das Besitzrecht auf Manila durch Eroberung unanfechtbar sicherzustellen; ein durchaus berechtigtes Bestreben.

Unsere Begegnungen verliefen so ungezwungen und in so verbindlichen Formen, wie es bei Besuchen zwischen Befehlshabern befreundeter Nationen üblich ist. Doch behielt ich den Eindruck, daß ich ein vorhandenes Mißtrauen nicht hatte ganz beseitigen können. Als eine wahrscheinliche Quelle dieses Mißtrauens lernte ich erst einige Tage später die Vorgänge kennen, welche Kapitänleutnant Pohl in seiner bereits angeführten Erzählung in der „Marine Rundschau" 1902 wie folgt, schildert:

»Beim Passieren des amerikanischen Geschwaders wurde das auf dem Kreuzer „Olympia" wehende Kommandozeichen Deweys salutiert und mit dem letzten Schuß die amerikanische Hymne von der Musik gespielt.

Der wohl ein wenig unmusikalische spanische Lotse hielt diese Hymne für den spanischen Königsmarsch und erzählte dieses später mit den üblichen Übertreibungen in Manila, wo es natürlich in die Zeitungen kam. Die Folge war eine plötzliche Begeisterung für alles Deutsche, nicht nur in Manila selbst, sondern auch in den anderen noch in spanischen Händen befindlichen Orten der Philippinen. So erhielt u. a. der Kommandant von den Freiwilligen aus Ilo-Ilo ein überschwengliches Telegramm, in welchem sie ihm für die „sympathische Demonstration" dankten. Das Telegramm wurde natürlich auch unter den Amerikanern bekannt und machte unter denen, die den richtigen Sachverhalt nicht kannten, viel böses Blut. Commodore Dewey hat darüber gelacht, da er selbst das Spielen der Hymne gehört hatte.«

»Zweifellos ist dieses Vorkommnis aber der erste Anlaß gewesen, den deutschen Kriegschiffen spanische Sympathien nachzusagen, hauptsächlich genährt von den Spaniern und fremden

Residenten der Philippinen .... Die in den Zeitungen erscheinenden Gerüchte, daß Prinz Heinrich mit sieben deutschen Schiffen zum Entsatze Manilas herbeieile, daß „Irene“ und „Cormoran“ beim ersten Schuß auf die Stadt Deweys Schiffe in den Grund bohren sollten usw., zeugten von der Mutlosigkeit in der Stadt, ließen aber auch jetzt schon merken, daß irgendwelchen Nichtdeutschen besonders daran gelegen sein mußte, solche Gerüchte in die Welt zu setzen. Natürlich nahmen dieselben auch den Weg zu den Amerikanern und legten den Samen zu einer allmählich anwachsenden Antipathie bei den nicht denkenden Soldaten.

Am 13. Mai machten mehrere jüngere Offiziere des Schiffes in Zivilkleidung einen Ritt in die äußere Vorpostenlinie. Der Generalgouverneur war offiziell gebeten worden, den Offizieren S. M. S. „Irene“ zu belehrenden Zwecken die Besichtigung der Verteidigungsstellungen der Spanier zu gestatten, und hatte diese Erlaubnis gegeben.

Mehrere bekannte spanische Offiziere hatten sich diesem Ausflug angeschlossen, der mit den schönsten Gerüchten ausgestattet wurde. So erzählte eine Hongkong-Zeitung, die Insurgenten hätten hinter den Büschen liegend, alle Teilnehmer am Ritt einzeln von den Pferden schießen können, hätten es aber aus Rücksicht für die Deutschen unterlassen.

Ein Manila-Blatt, das immer die neuesten und die Amerikaner kränkenden Gerüchte über die Deutschen brachte, schrieb, der Kommandant habe bei diesem Ritt eine Rede gehalten, in welcher er betont habe, daß Deutschland an der Seite Spaniens gegen die Amerikaner kämpfen werde. Der Kommandant hatte an dem Ausflug gar nicht teilgenommen, und Reden wurden nicht gehalten. Das spanische Blatt mußte auf eine Beschwerde des Kommandanten der „Irene“ hin für längere Zeit sein Erscheinen einstellen. . . . Am 6. Juni traf der Ablösungstransport auf dem Norddeutschen Lloyddampfer „Darmstadt“, etwa 1400 Mann, ein, um die Besatzungen der „Irene“ und des „Cormoran“ umzutauschen.

Auch hier waren die Amerikaner auf das höflichste dem Ersuchen des Kommandanten, den Dampfer durch die Blockadelinie zu lassen, entgegengekommen. Der Admiral hatte durch den die Erlaubnis einholenden Offizier sogar noch Prähme als Transportmittel und die Benutzung der besser geschützten Bucht von Cavite, wo seine Schiffe lagen, angeboten.

Es konnte nicht fehlen, daß auch das Eintreffen dieses Dampfers für neue Gerüchte, Landung bei Nacht, Überfall von Cavite usw. benutzt wurde.«

Auch englische und amerikanische Zeitungen begannen bereits ihre Verdächtigungen Deutschlands und im besondern der deutschen Schiffe vor Manila. Da ein Berichterstatter des »New York Herald« und der »China Mail«, J. L. Stickney, auf dem Flaggschiff „Olympia“ eingeschifft war, so sind die Wege, auf welchen die Verdächtigungen zu den Ohren des Admirals Dewey gelangen konnten, nicht schwer zu suchen.

Autobiography S. 258.

The „Kaiser“ came in after dark on June 12th. She paid no attention to the launch sent to board her. However, the next morning she steamed over to Cavite and formally reported her arrival.

Die letzte Bemerkung kann leicht eine falsche Vorstellung von dem Verhältnis des Blockadechefs zu den neutralen Kriegschiffen hervorrufen.

Die Kriegführenden, sowohl der Blockierte wie der Blockierende, haben auf Grund der Kriegserklärung sowie der Blockadeerklärung bei deren wirksamer Durchführung (effektiver Blockade) das Recht, jeden Verkehr innerhalb der blockierten Zone zu untersagen und auch Kriegschiffe zurückzuweisen, selbst mit Gewalt. Ist aber ein neutrales Kriegschiff hineingelassen, so steht den Kriegführenden über dieses keine andere Befugnis zu als in Friedenszeiten; nur kann jederzeit die vollkommene Schließung der Blockadezone wieder verfügt werden. Der Verkehr mit den Neutralen

hat sich ganz in den international vereinbarten Formen zu bewegen, d. h. durch Komplimentierbesuche und den Austausch offizieller Besuche der Kommandierenden oder deren Stellvertreter. So ist es auch gehalten worden, als 1870 die U. S. Corvette „Juniata" unter Kapitän Luce das von den Franzosen für blockiert erklärte Wilhelmshaven besuchte.

Von „report", Meldung, Anzeige des Neutralen bei dem Blockierenden, kann nicht die Rede sein, nur von einem offiziellen Besuch, wenn dieser nach der international vereinbarten Etikette auch in Friedenszeiten vorgeschrieben ist. In diesem Sinne hat damals der Kommandant S. M. S. „Kaiser" dem Admiral Dewey seinen Besuch ebenso gemacht wie dem Kapitän Chichester auf dem englischen Panzerkreuzer „Immortalité". Das Schiff selbst bedarf keiner Anmeldung außer bei der vorgesetzten Behörde, das war damals das Kommando des Kreuzergeschwaders; es meldet sich im übrigen an durch sein Erscheinen und durch die Auskunft, welche dem komplimentierenden Boot erteilt wird.

Autobiography S. 262.

In the later part of June and the early days of July the Germans with the industry with which they aim to make their navy efficient, were keeping very busy. I saw that they did not mean to accept my interpretation of the laws of blockade. German officers frequently landed at Manila, where they were on the most cordial terms with the Spaniards, who paid them marked attention, and the wish fathering the thought, the talk of the town was that the Germans would intervene in favor of Spain. It was well known that Vice-Admiral v. Diederichs had officially visited the Spanish captain-general in Manila, who had returned the call at night. No other senior foreign naval officer had exchanged visits with the captain-general. Other Spanish officials called on the Germans and were saluted by the German vessels, these salutes being returned by the Spanish batteries on shore; but they did not call on the other senior officers present, so far as I know, and certainly were not saluted if they did. One foreign consul in Manila, I know, had orders from his government to report the actions of the Germans in cipher.

Fast so viel Irrtümer wie Sätze. Keinerlei Mitteilung von Blockadebestimmungen, noch weniger eine Auslegung solcher ist von den Amerikanern den Neutralen zugegangen. Wie schon oben erläutert, war eine Blockadeerklärung nicht erlassen und die Anzeige an den Generalgouverneur nicht ausreichend gefaßt und veröffentlicht.

Die deutschen Offiziere verkehrten meines Wissens wenig mit den spanischen Offizieren, jedenfalls nicht mehr als die Offiziere anderer Neutraler; ich selbst hatte zwei offizielle Zusammenkünfte mit dem Generalgouverneur.

Da der Verkehr mit dem Lande offen stand, die Spanier eine der beiden kriegführenden Parteien waren, so lag keinerlei Grund vor, sie zu meiden; dennoch war den Untergebenen strenge Zurückhaltung auferlegt, um Mißdeutungen aus dem Wege zu gehen. Beschwerden über Ausschreitungen im Verkehr sind mir niemals zu Ohren gekommen.

Wie die wildesten Gerüchte entstanden, erfunden und verbreitet wurden, davon gibt der oben mitgeteilte Auszug aus der Darstellung des Kapitänleutnants Pohl einige Beispiele, denen ich zahlreiche hinzufügen könnte. So entstand Anfang Juli das Gerücht, von S. M. S. „Kaiser" sei den Spaniern heimlich Proviant zugeführt. Der Ursprung des als verleumderisch nachgewiesenen Gerüchtes wurde von dem deutschen Konsul auf den englischen (gleichzeitig amerikanischen) Konsul zurückgeführt und diesem im Klub die Ausstreuung auf den Kopf zugesagt. Ich hörte dies aus dem Munde des Kapitäns Chichester, der in dem mir unbekannt gebliebenen Klub der Szene beigewohnt hatte.

Dem Generalgouverneur von Manila habe ich meinen offiziellen Besuch ebenso gemacht wie dem Admiral Dewey. Die spanische Flagge wehte über Manila, unter ihr lebten zahlreiche Deutsche und Schutzbefohlene des Deutschen Reiches. Der Generalgouverneur verfuhr gegen diese rücksichtsvoll und freundlich; aber selbst wenn letzteres nicht der Fall gewesen wäre, so würde ich es als einen Verstoß gegen die internationale Etikette gehalten haben, den am Orte obersten Repräsentanten einer mit dem Deutschen Reich im Frieden lebenden großen europäischen Nation aus kleinlichen Gründen nicht zu begrüßen. Ich hätte nicht neutral, sondern brutal gehandelt. Verabredetermaßen erwiderte General Augustin meinen Besuch am gleichen Tage im deutschen Konsulat. Auch hier wieder ist Admiral Dewey falsch unterrichtet oder vergeßlich. Mir ist damals gesagt, daß der französische Admiral Gigault de la Bedolière ebenfalls den General Augustin besucht habe. Wie die übrigen Neutralen sich verhalten haben, weiß ich nicht. Das Gerücht lief um, die Japaner hätten einen Offizier in den Stab des Generalgouverneurs entsandt; doch bei der wilden Flut von Klatsch beweist dies nichts als den Glauben der Menge, daß solche Entsendung nicht unwahrscheinlich sei.

Mir ist während meiner Anwesenheit vor Manila kein Fall zur Kenntnis gekommen von Besuchen offizieller spanischer Personen an Bord deutscher Kriegschiffe; wäre salutiert worden, wie Dewey behauptet, so hätte mir solcher Besuch nicht verborgen bleiben können. Bei der Besorgnis, welche der Generalgouverneur Augustin dem deutschen Konsul gegenüber wiederholt Ausdruck gab, daß durch Schüsse im Hafen oder gar von Land aus die geängstigte Bevölkerung noch höher erregt werden könnte, halte ich es für ausgeschlossen, daß je während der Blockade ein Salut von den Befestigungen aus abgegeben ist. Der Generalgouverneur hat auch versichert, daß alle Geschütze am Lande scharf geladen seien und schon aus diesem Grunde ein Salut nicht erwidert werden könne.

Wenn die Chiffreberichte des fremdländischen Konsuls in Manila das herrschende Mißtrauen in die Absichten der Deutschen bezeugen sollen, so bedarf es angesichts der mehrfach erwähnten Verhetzungen und Verdächtigungen in den Zeitungen eines solchen Beweises überhaupt nicht; im besonderen nicht, falls dieser Konsul landsmannschaftlich den Redakteuren jener Hetzpresse nahestand.

Autobiography S. 262/63.

Not only did the German officers frequently visit the Spanish troops and outposts, thus familiarizing themselves with the environs of Manila, but a Prince Löwenstein was taken off to the „Kaiserin Augusta" by one of

Aguinaldo's staff. This came to our knowledge through the fact that the prince and his escort had to seek refuge on board an English man-of-war in a heavy sea. German man-of-war boats took soundings off Malabon and the mouth of the Pasig river, and German seamen were sent to occupy the lighthouse at the mouth of the Pasig for some days.

Die Offiziere hatten ein Berufsinteresse, den Verlauf der Kämpfe zwischen Spaniern und Insurgenten ebenso zu verfolgen, wie die Offiziere der übrigen Neutralen. Die Befriedigung dieses Bestrebens durfte ich billigen, solange keine Neutralitätsverletzungen begangen wurden. Klagen nach dieser Richtung sind nicht an mich gelangt. Eine gewisse Kenntnis des Geländes, in denen sich die Kämpfe abspielten, wird dabei von den Offizieren gewonnen sein; darin liegt aber weder etwas Ungehöriges, noch konnte außer etwa den Spaniern irgend jemand dadurch geschädigt werden.

Den Namen eines Prinzen Löwenstein habe ich damals nennen hören; gesehen habe ich den Herrn nicht, auch nie erfahren oder danach geforscht, was er in Manila wollte. Daß der Prinz einen Besuch auf S. M. S. „Kaiserin Augusta" beabsichtigte, wußte ich bisher nicht. Angesichts der guten Beziehungen damals zwischen den Amerikanern, den Insurgenten und den englischen Schiffen ist vielleicht noch jetzt eine Ergründung der Absichten des Prinzen möglich, wenn Admiral Dewey alles mitteilt, was er über den Herrn und seinen Verkehr mit Aguinaldos Gefolgsmann von den Engländern erfahren hat.

Unter dem 18. Juni 1898 finde ich folgende Eintragung im Tagebuch: „Die Sperre des Pasig-Flusses wird durch Versenkung von zwei weiteren Schiffen verstärkt. Die Einfahrt ist selbst für kleine Boote jetzt sehr schwierig, bei Dunkelheit gefährlich. Militärisch sind die Hindernisse von geringer Bedeutung." Es ist hiernach denkbar, daß Boote unserer Schiffe an der Pasig-Mündung gelotet haben, um die neue Einfahrt festzustellen. Dies würde gerechtfertigt gewesen sein, weil in den nächsten Tagen die Prähme für den erwarteten Dampfer „Darmstadt" herausgebracht werden sollten, und zwar mit Erlaubnis des Admirals Dewey und der Spanier. Die Besetzung des Leuchtturms an der Mole durch einen Posten könnte den Zweck gehabt haben, nach Eintritt der Dunkelheit den Prähmen oder einem im Verkehr mit dem Konsulat ein- oder auslaufenden Boot Zeichen zu geben. Hiergegen hätten aber wohl die Spanier, denen allein Nachteil aus einer solchen Entwertung ihrer Sperre erwachsen konnte, Einspruch erhoben.

Die Erwähnung dieser unschuldigen Vorgänge als Vorwurf gegen die Deutschen erweckt den Verdacht, daß Admiral Dewey sich als absoluter Herrscher über Land und See gefühlt habe. Es wurde aber um die Grenze zwischen spanischem und amerikanischem Besitz noch gerungen. Wollte Dewey in diesem Ringen mit den Spaniern allein bleiben, so mußte er eine die Neutralen ausschließende klar begrenzte Blockadelinie verkünden und alle Folgen dieser Erklärung auf sich nehmen. Von allen anwesenden Neutralen, jedenfalls von deutscher Seite, wurde aufrichtig angestrebt, die völkerrechtlichen Bestimmungen einzuhalten und jeden Anlaß zu schärferer Blockade zu vermeiden. Nur die Unruhe schwer lastender Verantwortung und Einblasungen Übelwollender können meiner Ansicht nach den aus obigen Vorwürfen sprechenden Argwohn des amerikanischen Admirals erzeugt und angefacht haben.

Autobiography S. 263.

These extracts from the „Olympias" log are illuminating as to the activities of the German ships which were continually cruising about the bay and running in and out:

June 27 — „Irene" returned from Mariveles. During first watch at night saw search light at entrance of bay. „Kaiserin Augusta" got under way from Manila anchorage and stood down the bay.

June 28 — „Kaiser" came in.

June 29 — „Irene" got under way, steamed about the upper bay and returned. Later again left the harbor. „Prinzeß Wilhelm" came in and anchored. „Cormoran" got under way and stood down to Mariveles.

June 30 — „Kaiserin Augusta" came in and anchored off Manila. „Callao" was sent over to Manila to board her(?). „Trinidad" with coal for German squadron arrived.

July 1 — „Cormoran" and „Prinzeß Wilhelm" came in.

July 2 — „Cormoran" and German collier left.

July 3 — „Kaiser" left harbor.

Am 26. Juni brachte der Dampfer „Darmstadt" Ablösungsmannschaften und Ausrüstungsergänzungen für unsere Schiffe. Es war mit dem amerikanischen Admiral verabredet, daß die Übernahme der Ladung in Mariveles, 28 sm von Manila entfernt, am Eingang der Bucht stattfinden sollte, und in höflichem Entgegenkommen hatte Admiral Dewey nicht nur diesen Ankerplatz, der gelegentlich seinen Wachtschiffen Unterschlupf bot, ganz zu unserer Verfügung gestellt, sondern auch, wie schon erwähnt, die Heranziehung von Prähmen aus dem Pasig-Fluß gestattet. Die vereinbarte Entladezeit für „Darmstadt" war nahezu abgelaufen. Dies und die für die Heimfahrt eingeschifften Kranken erforderten tunlichste Beschleunigung der Arbeiten. In die Ablösung hinein kam dann recht ungelegen der Dampfer „Trinidad", welcher aus Deutschland Kohlen für unsere Schiffe brachte. Dies erforderte neue Schiffsbewegungen. Auf der Reede von Manila lagen die Dampfer mit unseren Schutzbefohlenen, welche der Aufsicht, vielleicht der Unterstützung bedurften, wozu zwei Kriegschiffe stets vor Manila ankern sollten. Das konnte nur erreicht werden durch prompte Ablösung der mit der Umladung fertigen Schiffe. Unter solchen Umständen ließ sich ein gewisser Verkehr zwischen Mariveles und Manila-Reede nicht vermeiden. Admiral Dewey war hiervon unterrichtet, die Kommandanten unserer Schiffe hatten Anweisung, alle irgend tunlichen Rücksichten auf den Blockadedienst zu nehmen, und soweit wir wahrnehmen konnten, hat sich keinerlei Behinderung ergeben, auch ist keine Beschwerde erhoben worden außer der, welche Leutnant Grumby mir überbrachte, die ausführlicher später erörtert wird. Es bestand zu jener Zeit ohnedies ein ziemlich lebhafter Schiffsverkehr vor Manila. Vollzählig könnte ich ihn nur nach den Loggbüchern geben, die mir zur Zeit unzugänglich sind. Im Tagebuch finde ich folgende Angaben über neutrale Kriegschiffe:

22. Juni: Englisches Kanonenboot „Bonaventure" kommt ein,
" " „Rattler" geht in See,
24. Juni: Japanischer Kreuzer „Akitsushima" kommt,

25. Juni: Englischer Kreuzer „Iphigenia“ kommt,
25. „ Englisches Kanonenboot „Plover“ kommt,
25. „ Französisches Panzerschiff „Bayard“, Kontreadmiral de la Bedolière, ankert auf der Reede,
26. „ Englisches Kanonenboot „Bonaventure“ verläßt die Reede,
27. „ Japanischer Kreuzer „Matsushima“ geht in See.

Aus des Admirals Dewey Aufzeichnungen könnte man fast den Schluß ziehen, daß er nur Augen für die Bewegungen der deutschen Schiffe gehabt habe, obwohl ihm die Gründe für diese vorher bekannt waren.

Autobiography S. 263/64.

Finally, without my permission (!), they landed their men for drill at Mariveles harbor opposite Corregidore and Boca Chica at the entrance of the bay and took possession of the quarantine station, while Admiral von Diederichs occupied a large house which had been the quarters of the Spanish officials.

On July 5. I hoisted my flag on the „M'Culloch“ and steamed around the German ships anchored in Mariveles, without however, communicating with the German Admiral, while I trusted that he might understand that I did not view his proceeding with favor.

Mariveles, ein kleiner Ort mit sicherem Hafen, hatte den Spaniern als Quarantänestation gedient. Als die Taifunzeit heranrückte, wurde aus der deutschen Kolonie heraus angeregt, die auf kleinen, gemieteten Dampfern sehr unbequem untergebrachten Frauen und Kinder der Deutschen und Schutzbefohlenen nach Mariveles zu legen. S. M. S. „Cormoran“ erhielt am 18. Juni den Auftrag, den Ort auf seine Geeignetheit für solche Zwecke zu besichtigen. Korvettenkapitän Brussatis berichtete, daß am 30. Mai die Insurgenten, d. h. die Bewohner des Ortes, die spanische Besatzung niedergemacht oder gefangen hätten und nun die Herrschaft ausübten. Der zur Zeit die Verwaltung führende Friedensrichter habe wiederholt dazu aufgefordert, die aus Manila Geflüchteten in den ausreichenden Lazarettanlagen unterzubringen; für den Schutz wollten die Insurgenten einstehen. — Es erschien aber bei der damaligen politischen Lage nicht erwünscht, die Deutschen unter den Schutz der Insurgenten zu stellen, deshalb unterblieb die Übersiedlung.

Der Hafen von Mariveles war verschiedentlich auch von englischen Schiffen als Ankerplatz und zur Übernahme von Kohlen benutzt worden. Ein Anspruch der Amerikaner auf Mariveles war weder durch eine Blockadeerklärung noch durch eine Besetzung des Ortes zum Ausdruck gekommen. Zwischen Amerikanern und Insurgenten bestand nach Deweys eigenen Angaben keinerlei Bündnis.

Ich muß es hiernach zurückweisen, wenn Admiral Dewey klagt, wir hätten „ohne seine Erlaubnis“ (without my permission) Mannschaften zum Exerzieren in Mariveles gelandet. Ob eines der deutschen Schiffe während der Überladungsarbeiten Rekruten im Einverständnis mit den Insurgenten am Lande exerzieren ließ, weiß ich nicht. Rechtlich stand dem jedenfalls nichts im Wege; eine Beschwerde ist auch nicht erhoben.

S. M. S. „Kaiser“, mein Flaggschiff, mußte aus dem Dampfer „Drachenfels“ größere Mengen Kohlen übernehmen, und die Einrichtungen auf dem Dampfer gestatteten nur ein so langsames Arbeiten, daß mehr als zwei Tage dazu nötig waren. Wer eine

Kohlenübernahme auf einem Kriegschiff miterlebt hat, weiß wie der feine, durch alle Ritzen und Poren, in Augen und Lungen dringende Staub den Aufenthalt an Bord peinlich macht. In der schwülen Tropenhitze steigert sich die Beklemmung in den engen Räumen mit fest verschlossenen Fenstern und Türen fast zur Unerträglichkeit. Wie ich damals vor diesen Qualen bewahrt wurde, habe ich in einem Briefe meiner Frau mit folgenden Worten erzählt:

›. . . Mein Koch, der Chinese Jo-a-kin, hatte sofort einen Platz am Lande ausfindig gemacht, wo wir während der Kohlenübernahme von „Kaiser" frühstücken konnten. Es war dies ein im Garten am Strande gelegener, geräumiger und luftiger Pavillon. Auch die Lazarettküche hatte der findige gelbe Küchenchef in Beschlag genommen, und als ich an Land kam, waren die Aufseher usw. so dienstwillig und entgegenkommend, daß ich beschloß, wenn sich Gelegenheit fände, unter den Insurgenten am Lande zu schlafen. Es fand sich, daß man das Staatseigentum aufs sorgfältigste gehütet hatte. Die Wohnung des Arztes sowie einige Gastzimmer für Quarantänebefallene waren in schönster Ordnung, sogar Bettwäsche, Seife, Handtuch, Tinte usw. wurden sofort bereitgestellt, und so hauste ich zwei Tage und Nächte in köstlicher Ruhe und Bequemlichkeit in den verlassenen Räumen des Chefarztes einer ehemals spanischen Quarantänestation. Zum Frühstück und Mittag hatte ich die Kommandanten der übrigen ebenfalls kohlennehmenden Schiffe als Gäste; einmal auch zwei Engländer . . .‹

Dies der Vorgang, der dem Admiral Dewey anscheinend so sehr mißfallen hat. Von seiner Rundfahrt weiß ich nichts, aber neben S. M. S. „Kaiser" ankerte einen Tag ein englisches Kanonenboot. Admiral Dewey erwähnt ausdrücklich, daß er sich nicht mit mir in Verbindung setzte, obgleich er unsere Schiffe umkreiste. Ich bedaure dies, denn ich glaube bei einer Annäherung würde er nach persönlicher Umschau einen klaren und günstigeren Eindruck von den Begebnissen am Lande erhalten haben und mein zweitägiges Ausruhen in einem verwaisten Lazarettzimmer, unter der Obhut eines Chinesenkoches, nicht mehr durch die Brille des Mißtrauens angesehen haben als Besitzergreifung der Quarantänestation und Bewohnen eines großen Gebäudes der spanischen Behörden. —

Autobiography S. 264:

On the 6. I was informed by the Insurgents that the Germans had been interfering with their operations against the Spaniards in Subic Bay. This was, of course, contrary to my policy to allow the insurgents to weaken the Spaniards as far as possible and it was, besides, a breach of neutrality by a neutral power. — I despatched the „Raleigh" and „Concord" to Subic to inquire into the truth of this report. They found a force of Spanish troops entrenched on Isla Grande, and under siege by the insurgents. There was not a German subject in the place. When the German cruiser „Irene" appeared her captain had visited the Spaniards and then informed the insurgents, that they might not use a small steamer which was in their possession to assist in their operations against the Spaniards. However when the „Raleigh" and the „Concord" steamed into the harbor at daylight the „Irene" promptly steamed out.

Am 5. Juli entsandte ich S. M. S. „Irene" nach der Subic-Bucht, um nach einigen vom Konsul vermißten Deutschen zu forschen, namentlich aber den Hafen auf Sicherheit bei heranziehendem Taifun zu erkunden. Aus dienstlichen Berichten und

aus der mit ihnen im wesentlichen übereinstimmenden Erzählung des damaligen Navigationsoffiziers auf „Irene", Kapitänleutnant Pohl*), geht hervor, daß von einer unberufenen Einmischung in die Kriegführung nicht die Rede sein kann, noch weniger von einer Verletzung der Neutralitätspflichten. S. M. S. „Irene" befand sich schon bei der Ausfahrt, als sie die zur Unterstützung der Insurgenten entsandten amerikanischen Kreuzer sichtete. Auch hier ist dem Admiral Dewey von der Berichterstattung oder von seinem Gedächtnis ein Streich gespielt worden. Immerhin könnte man die Darstellung Deweys vom amerikanischen Standpunkt gelten lassen, wenn er im letzten Satz statt des Wortes „promptly" das Wort „already" gebraucht hätte. —

Autobiography S. 265 bis 267:

Even before our flag was flying over Isla Grande, although we had not yet received the news, Americans at home were rejoicing over our naval victory at Santiago and Camara had been recalled to Spain. I was glad of an opportunity of stating my own position with perfect candor to Admiral v. Diederichs, yet in a diplomatic fashion which could not be personally offensive to him, however positive he was in his views about the rights of neutrals in a blockaded port. Already there had been a correspondance between us in which, in keeping with the accepted authorities on international law, including the German Perels, who had lectured at the Imperial Naval Akademy at Kiel, I maintained my right of blockade in boarding all vessels, including men-of-war. Or, in my own words, in one letter to Vice-Admiral v. Diederichs:

»As a state of war exists between the United States and Spain and as the entry into this blockaded port of the vessels-of-war of a neutral is permitted by the blockading squadron as a matter of international courtesy, such neutrals should necessarily satisfy the blockading vessels as to their identity. I distinctly disclaim any intention of exercising or claiming the „droit de visite" of neutral vessels-of-war. What I do claim is the right to communicate with all vessels entering this port now blockaded by the forces under my command. It could easily be possible that it was the duty of the picket vessel to notify incoming men-of-war, that they could not enter the port not on account of the blockade, but the intervention of my lines of attack.«

Vice-Admiral v. Diederichs, in denial of the right, had notified us that he would submit the point to a conference of all the senior officers of the men-of-war in the harbor. But only one officer appeared, Captain Chichester, of the British „Immortalité". He informed the German commander that I was acting entirely in my rights; that he had instructions from his government to comply with even more rigorous restrictions than I had laid down; and, moreover, that as the senior British officer present he had passed the word that all British men-of-war upon entering the harbor should first report to me and fully satisfy any inquiries on my part before proceeding to the anchorage of the foreign fleet.

*) Der jedermann zugängliche, mehrfach angezogene Bericht des Kapitänleutnants Pohl in der „Marine-Rundschau" 1902, Nr. 7, S. 763/64, gibt ein recht bezeichnendes Bild von den in Manilas nächster Umgebung damals herrschenden Zuständen.



However, Vice-Admiral v. Diederichs was unconvinced. When, later, the „Cormoran“ which was an old offender, was sighted coming up the bay Flaglieutenant Brumby was sent to make sure that she stopped to report, in keeping with the custom of other men-of-war. When the „Cormoran“ saw the „M'Culloch“ approaching, she turned and steamed toward the northern part of the bay, compelling the „M'Culloch“ to follow. Brumby first hoisted the international signal „I wish to communicate“. No attention was paid to this by the „Cormoran“. Then Brumby fired a shot across her bows, which had the desired effect.

On the following day Vice-Admiral v. Diederichs sent a capable, tactful young officer of his staff to me with a memorandum of grievances. When I had heard them through I made the most of the occasion by using him as a third person to state candidly and firmly my attitude in a verbal message which he conveyed to his superior so successfully that Vice-Admiral v. Diederichs was able to understand my point of view. There was no further interference with the blockade or breach of the etiquette which had been established by the common consent of the other foreign commanders . . . . —

In dem Schlußteil dieses Kapitels XVII sind unter groben Entstellungen die Begebenheiten willkürlich durcheinander geschoben. Deshalb würde eine Berichtigung der Einzelheiten das Bild der Vorgänge nur noch mehr verwirren. Ich glaube nur durch eine nach Zeitfolge geordnete Wiedergabe aus meinen Aufzeichnungen, aus Briefen und Berichten eine verständliche Darstellung geben zu können.

Keinerlei Meinungsaustausch über Fragen der Blockade, mündlich oder schriftlich — das stelle ich im Gegensatz zur Autobiography fest — hatte zwischen Admiral Dewey und mir stattgefunden, als am 8. Juli der Leutnant Grumby eine förmliche Beschwerde überbrachte. Danach sollten in zwei Fällen Dampfboote unserer Schiffe Verstöße gegen den Blockadedienst begangen haben. Ich sagte Untersuchung und Antwort zu. Die eingeforderten Berichte ergaben die Bedeutungslosigkeit der Vorfälle. Die Art aber, wie diese von den Amerikanern aufgefaßt und von Admiral Dewey zur Sprache gebracht wurden, bewies eine unfreundliche Stimmung. Schon einige Tage vorher war mir gesprächsweise mitgeteilt, daß am 27. Juni ein amerikanisches Wachtfahrzeug in ungehöriger Weise S. M. S. „Irene“ bei der Rückkehr von Dagupan aufgehalten habe. Ich hatte die Sache als einen bedeutungslosen Mißgriff des beteiligten amerikanischen Offiziers angesehen, da der Kommandant S. M. S. „Irene“ nichts gemeldet und auch im Reisebericht nichts erwähnt hatte. Jetzt gewann der Vorfall, mit der Beschwerde von Admiral Dewey zusammengehalten, eine Bedeutung; es schien eine unfreundliche Absicht vorzuliegen. Um nicht aus kleinen Reibereien einen Konflikt erwachsen zu lassen, beschloß ich, Klarheit zu schaffen.

Am 10. Juli überbrachte mein Flaggleutnant, Kapitänleutnant Hintze, dem Admiral Dewey die mündliche Aufklärung über die Beschwerdefälle. Was hier folgt entnehme ich der Meldung des Kapitänleutnant Hintze, den Admiral Dewey in seinem Buch bei dieser Gelegenheit „a capable, tactful young officer“ nennt.*)

*) Damit mein Schweigen nicht zu Mißdeutungen Anlaß gibt, erkläre ich ausdrücklich, daß ich über das Auftreten des Leutnant Grumby auch nur Lobendes sagen könnte.



»Admiral Dewey erklärte sich von diesen Mitteilungen sehr befriedigt und drückte seinen Dank aus. Meinem Auftrag gemäß erwähnte ich nun den Vorfall, der sich am 27. Juni mit der „Irene“ zugetragen hatte. Dieses Schiff habe, von Dagupan kommend, etwa 2,5 sm außerhalb von Corregidor den Vereinigten Staaten-(Zoll-)Kreuzer „Hugh M'Culloch“ getroffen. Letzterer sei in die Nähe gedampft und habe das Signal gemacht B N D (I wish to communicate, close); gleichzeitig habe er ein Boot zu Wasser gefiert mit einem Offizier. Mit Rücksicht darauf habe der Kommandant der „Irene“ gestoppt und den Offizier empfangen lassen. Als diesem die Fragen nach den Namen des Schiffes und des Kommandanten sowie nach dem Ort des Herkommens beantwortet worden, habe der das Gespräch führende Offizier S. M. S. „Irene“ auf Anweisung des Kommandanten die Erwartung ausgedrückt, „M'Culloch“ habe der „Irene“ in der Tat etwas Wichtiges mitzuteilen. Der Offizier von „M'Culloch“ habe anfangs verneint und alsdann die Frage gestellt: Ob „Irene“ den Kreuzer „Baltimore“ nicht gesehen hätte; sie wären in Sorge um ihn.

Admiral Dewey schien mit diesem Vorgehen seines Schiffes nicht ganz einverstanden zu sein; er sagte: „You see, the „M'Culloch“ is not a man-of-war, she is but a revenue cutter, may be the captain has made some mistake in signalling.“

Als ich andeutete, daß die ganze Anfrage auch wohl durch Signal hätte abgemacht werden können, da „Irene“ seit dem 6. Mai vor Manila anwesend sei und wohl jedermann bekannt wäre, begann Admiral Dewey diese Frage zunächst ruhig zu erörtern (d. h. allein zu besprechen, ich hörte zu). Es müßte in der Beziehung eine klare Vorstellung herrschen, das Blockaderecht wäre so einfach wie das A B C, er läse die betreffende Instruktion täglich mehrere Male, denn er dürfe keine Fehler machen und wüßte genau, was ihm zustände. Er hätte das Recht, an Bord jedes Schiffes, ob Kriegs- oder Handelsschiff, zu senden, „to make the inquiries necessary to establish the identity“. Allmählich redete sich Admiral Dewey in Hitze. „Why! I shall stop each vessel, whatever may be her colours! And if she does not stopp, I shall fire at her! And that means war, do you know, Sir?“ usw. Als die Phrase „if Germany wants war“ usw. wiederkehrte, verabschiedete ich mich.

Ich hatte die Empfindung, als ob bei diesem an und für sich geringfügigen Anlaß ein seit langem bei Admiral Dewey aus Argwohn, Gerüchten und Zeitungsnachrichten zusammengehäufter Zündstoff zur Explosion gekommen wäre.«

Einer von Admiral Deweys Kommandanten, Kapitän Coghlan, hat später nach Zeitungsberichten (siehe z. B. „The Shanghai Daily Press“ vom 27. Mai 1899) erzählt, er sei geheimer Zuhörer des Gespräches gewesen, und er hat so ziemlich alles bezeugt, was mir der damalige Kapitänleutnant Hintze meldete. Admiral Dewey mußte wissen, daß eine Kriegserklärung nicht von ihm und nicht von mir abhing. Ich glaubte dieses Verhalten gegenüber einem jüngeren Offizier, der als Abgesandter eines fremden Befehlshabers vor ihm stand, auf eine unter der Last seiner Verantwortung als Blockadechef entstandenen Nervosität und auf Gerüchte schieben zu sollen, wie ich sie schon weiter vorstehend gekennzeichnet habe. Ich wartete daher die zugesagte Antwort auf meine Anfrage wegen des „Irene“-Falles ab.

Am 11. Juli morgens empfing ich folgendes Schreiben:

No. 526 M.

United States Naval Force on Asiatic Station.

Flagship »Olympia«, Cavite, 11. July 1908.

My dear Admiral!

Referring to the conversation held with your flaglieutenant yesterday I have investigated the matter of the communication of the »M'Culloch« with the »Irene« off the entrance to Manila on June 27. On reference to the signal records of the »M'Culloch« I find that the signal made by her on that occasion was international B N D »I wish to communicate with you«. My flaglieutenant was on board of the »M'Culloch« at the time, on the bridge, and states that neither he nor the captain were able to make out the colours of the »Irene« until she was very near to, that she was standing nearly end on towards the »M'Culloch«,

and was not recognized by either of them until after she had passed and her name was read, as they thought, the »Irene« was at Mariveles. Further he states that, although the »M'Culloch« was lying to with a boat in the water, he thought, the approaching vessel at the speed she was making did not intend to stop and so he ordered the above mentioned signal to be made after she was abreast of the »M'Culloch«. The boarding officer asked only the questions required by squadron regulations when boarding a man-of-war at any time in peace or war, and also if the »Irene« had seen anything of the »Baltimore« to the northward. It is not only my right but my duty during this blocade to communicate with all vessels of whatever nationality, entering or wishing to enter this port; and I can see no good reason why any neutral man-of-war should object to such inquiries as are necessary to establish her identity. Her colours alone do not establish that identity, for it is a common ruse of war to hoist false colours.

Very sincerely

(gez.) George Dewey.

Vice-Admiral v. Diederichs,
Flagship »Kaiser«.

Da das Anhalten von „Irene" hier mit dem zu späten Erkennen erklärt wurde, so hatte ich keine Veranlassung, diesen Einzelfall weiter zu verfolgen, wenn ich auch Zweifel an der vollen Objektivität dieser Erklärung hegen durfte. Dewey selbst zerstört in seiner „Autobiography" jetzt die Glaubwürdigkeit der damaligen Erklärung durch die entstellende Erzählung des Vorfalles. Für mich trat damals die Prinzipienfrage in den Vordergrund. Ich hatte keine Einwendungen dagegen, daß Admiral Dewey mit einlaufenden neutralen Kriegschiffen durch Anruf, Signale oder Austausch von Besuchen in Verbindung trete; ich hielt und halte es jedoch für unzulässig, daß der an Bord gesandte Offizier mehr als die üblichen Fragen eines Komplimentieroffiziers tut (Name und Herkunft des Schiffes, Name des Kommandanten) und Nachrichten über die Blockade überbringt. Die von Admiral Dewey gebrauchte Wendung: such inquiries as are necessary to establish the identity konnte — bei der doppelten Bedeutung des Wortes inquiry = Frage, Untersuchung — mehr als obiges bedeuten, besonders in Verbindung mit dem Zusatz: to establish the identity.

Ich antwortete sofort mit folgendem Schreiben in deutscher Sprache:

B. Nr. 4372 I. Manila, den 11. Juli 1898.

Herr Admiral!

Ich habe die Ehre, den Empfang Ihres Schreibens vom 11. d. Mts. zu bestätigen und für die darin gegebene Aufklärung bezüglich des Besuches eines Offiziers des U. S. S. „Hugh M'Culloch" an Bord S. M. S. „Irene" zu danken. Der Schlußsatz Ihres Schreibens, in welchem Sie das Visitationsrecht (droit de visite) gegenüber Kriegschiffen unter neutraler Flagge in Anspruch nehmen, enthält eine mit den mir bekannten Grundsätzen des Seerechts nicht vereinbare Forderung. Ich habe wegen der Wichtigkeit dieser Frage für alle Neutralen den ältesten Offizieren der hier durch Kriegschiffe vertretenen neutralen Mächte Mitteilung gemacht und werde nicht verfehlen, Eurer Exzellenz baldigst eine weitere Antwort zukommen zu lassen.

Mit dem Ausdrucke vorzüglicher Hochachtung habe ich die Ehre zu sein

Herr Admiral

Ihr ergebener

(gez.) v. Diederichs.

His Excellency Rear Admiral G. Dewey,
Commanding U. S. Naval Force on Asiatic Station.

Gleichzeitig erließ ich einen Befehl an die mir unterstellten Schiffe vor Manila, Besuche zur Feststellung der Identität bei sichtbarer Flagge unter allen Umständen zurückzuweisen.



Zu den ältesten Offizieren der vor Manila liegenden neutralen Kriegschiffe schickte ich einen Offizier, der unter Mitteilung von Deweys Schreiben vom 11. Juli und unter Zurücklassung einer Abschrift um eine Stellungnahme dazu bitten sollte.

Diesem Offizier gegenüber äußerte sich Kontreadmiral de la Bedolière sehr entschieden dahin, die Identität eines Kriegschiffes wäre bewiesen durch sein Äußeres und die Kriegsflagge; vorgekommene Täuschung durch Heißen einer falschen Flagge ändere an diesem Grundsatz nichts.

Der Kommandant der österreich-ungarischen Fregatte „Frundsberg" erklärte, meine Auffassung zu teilen, doch habe die Frage nur theoretische Bedeutung für ihn, da er am nächsten Tage nach Yokohama in See ginge.

Der Kommandant des japanischen Kreuzers „Akitsushima", Kapitän Saito, ersuchte um Zeit zur Prüfung der Frage und besuchte am folgenden Morgen (12. Juli) meinen Flaggleutnant und gab seine Meinung dahin kund: Die Japaner hätten während des chinesisch japanischen Krieges die Praxis geübt, sich nähernde fremde Kriegschiffe zu komplimentieren und bei dieser Gelegenheit ihnen durch den Krieg nötig gewordene Maßnahmen mitzuteilen. Sie hätten aber dieses Anbordsenden von Offizieren nicht als ein Recht, dadurch die Identität festzustellen, betrachtet. Er hielt dafür, daß auch für den Blockierenden die äußere Erscheinung des Kriegschiffes und die wehende neutrale Kriegsflagge genügende Legitimation böten und daß ein Besuch an Bord mit der Bestimmung, die Identität des Schiffes festzustellen, nicht zulässig wäre. Daran änderte die Möglichkeit nichts, daß feindliche Kriegschiffe neutrale Flagge heißen könnten. Es wäre Sache der Kriegführenden, sich damit abzufinden. Einen Komplimentierbesuch hielt er für zulässig.

Kapitän Chichester, der mit Admiral Dewey eng befreundete älteste britische Offizier, war nicht an Bord, als mein Abgesandter vorsprach. Ich erhielt von ihm ein Billett, welches ich mit meiner Antwort wörtlich wiedergebe, um die Unrichtigkeit der Angabe des Admirals Dewey über die Berufung einer Konferenz der Neutralen darzutun.

Kapitän Chichester schrieb:

H. M. S. »Immortalité«. Manila 11. July 1898.

Dear Admiral v. Diederichs!

I was on shore to day when your officer called, but I hear from my commander that you wished to confer with the senior officers of the men-of-war present relative to a communication that you have received from Admiral Dewey regarding Blockading operations. I can only say that I am ready to come on board your ship for the above mentioned purpose at any time you propose as being convenient to yourself.

Yours sincerely

(gez.) E. Chichester.

Ich antwortete:

S. M. S. »Kaiser«. Manila, 12. July 1898.

My dear Captain Chichester!

Many thanks for your kind readiness to come and confer with me about a letter Admiral Dewey wrote to me regarding Blockading operations. I remain to day on board and shall be happy to see you at any time you choose, preferring the hours between 9 and 12 o'clock.

Yours very truly

(gez.) v. Diederichs.



Admiral Deweys Irrtum mag aus dem Wort „to confer" entsprungen sein, welches Kapitän Chichester vielleicht auch ihm gegenüber gebraucht hat. Letzterer suchte mich am 12. Juli vormittags an Bord S. M. S. „Kaiser" auf. Er brachte ein Geheimbuch mit, das auch über Blockade handelte, und wollte mich durch Vorweisung mehrerer Paragraphen überzeugen, daß die Ansprüche Deweys berechtigt seien. Ich konnte ihm in jedem Falle nachweisen, daß seine Vorschriften nur auf Kauffahrer Bezug nähmen. Auf Befragen gab er die Möglichkeit zu, die Phrase: inquiries necessary to establish the identity zu deuten als „Untersuchung zwecks Ausweises". Ich stellte ihn nun vor die Frage, was er tun würde, wenn ein fremder Offizier derartiges auf seinem Schiffe versuchte, und erhielt zur Antwort: „Ich würde auf ihn schießen". Er gab nun auch zu, eine Untersuchung sei unzulässig, nur eine höfliche Fragestellung gestattet, welche nicht weiter gehen dürfe als die dem Komplimentieroffizier erlaubte, und wörtlich fügte er hinzu: „If the officer does not take my word for it, the worse for him".

Gegen 1 Uhr nachmittags am 12. Juli erhielt ich eine weitere Antwort von Admiral Dewey; sie lautete:

No. 530 M.

United States Naval Forces on Asiatic Station.

Flagship »Olympia«, Cavite, Juli 12, 1898.

Sir!

I am just in receipt of your communication of yesterday. I hasten to answer, as you have apparently misinterpreted a portion of my letter of July 11. I distinctly disclaim any intention of exercising or claiming the droit de visite of neutral vessels of-war. What I do claim is the right to communicate with all vessels entering this port, now blockaded by the forces under my command. I must inform such vessels that a blockade exists, it could easily be possible that it was the duty of the picket vessels to notify incoming men-of-war that they could not enter the port not on account of the blockade but the intervention of my lines of attack. As a state of war exists between the United States and Spain, and as the entry into this blockaded port of the vessels-of-war of a neutral is permitted by the blockading squadron as a matter of international courtesy, such neutrals should necessarily satisfy the blockading vessels as to their identity. And I can see no good reason why such neutrals should object to such inquiries as are necessary to establish their identity, wether these be made by signal, by hailing or by the more usual method between men-of-war, visiting, or by other methods usual and common.

As you referred a portion of my last letter to the senior officers of the men-of-war now in the port of Manila will you kindly transmit this letter as well.

I have the honor to be

Sir

very respectfully

(gez.) George Dewey,

Rear Admiral U. S. Navy usw.

His Excellency

Vice Admiral v. Diederichs,

Chief of German Cruising Squadron.

Dieses Schreiben entspricht dem in der Autobiography angeführten; es ist aber dort durch Umsetzung und Auslassungen ein wenig im Sinne geändert. Hier war wiederum die Wendung: „such inquiries as are necessary to establish her identity" gebraucht, welcher ich um so weniger zustimmen konnte, als Kapitän Chichester die Möglichkeit einer unzulässigen Deutung bestätigt hatte.

Mein Flaggleutnant wurde zur Mitteilung dieses Schreibens zu den ältesten Offizieren der neutralen Schiffe entsandt. Er berichtete, daß Kontreadmiral de la Bedolière, ohne seine prinzipielle Stellung zu ändern, diesmal zurückhaltender als am Tage zuvor gewesen sei und gewissermaßen vermittelnd sich dahin geäußert habe, er wäre überzeugt, Admiral Dewey hätte nichts anderes gemeint, als Stellung von Fragen in höflicher Form. — Kapitän Chichester und Kapitän Saito hätten sich wie zuvor geäußert, ersterer habe wiederum die Möglichkeit der verletzenden Auslegung der beanstandeten Phrase zugegeben.

Ich antwortete dem Admiral Dewey durch ein Schreiben wie folgt:

B. Nr. 4383 I. S. M. S. „Kaiser". Manila, den 12. Juli 1898.

Euer Exzellenz beehre ich mich, den Empfang Ihres Schreibens vom 12. d. Mts. ergebenst anzuzeigen.

Ich habe daraus entnommen, daß Sie die Absicht, das Visitationsrecht auf neutrale Kriegsschiffe auszudehnen, von sich weisen. Ich stelle ferner mit Vergnügen fest, daß ich mich mit Euer Exzellenz im Einverständnis finde in bezug auf Ihr Recht, mit in den Hafen von Manila einlaufenden Schiffen der Neutralen durch Signal, Anruf oder Austausch von Besuchen in Verbindung zu treten.

Was ich angefochten habe und anfechten muß, ist, daß das anerkannte Völkerrecht gestattet, Offiziere an Bord neutraler Kriegschiffe zu senden, um ihre Identität durch Untersuchungen festzustellen. Der Ausweis des Kriegschiffes wird meines Erachtens durch die äußere, von Handelsschiffen unverkennbar abweichende Erscheinung desselben geführt, seine Neutralität durch die Flagge gezeigt. Hieran kann die Tatsache nichts ändern, daß kriegführende Schiffe bei der Annäherung an den Feind mißbräuchlich neutrale Flaggen geführt haben.

Ich habe nicht verfehlt, auch Euer Exzellenz Schreiben vom 12. d. Mts. zur Kenntnis der ältesten Offiziere der hier durch Kriegschiffe vertretenen neutralen Mächte zu bringen.

Mit ausgezeichneter Hochachtung habe ich die Ehre zu sein

Euer Exzellenz ergebener

(gez.) v. Diederichs,

Vizeadmiral und Chef des Kreuzergeschwaders.

His Excellency
Rear Admiral G. Dewey,
Commanding U. S. Naval Force
on Asiatic Station.

Hiermit endete der Schriftwechsel. —

Zu dieser Zeit wurde S. M. S. „Cormoran" von einer Rundfahrt nach den südlichen Häfen Ilo-Ilo, Cebu usw. zurückerwartet. Um einem Zusammenstoß zwischen ihm und einem amerikanischen Schiff vorzubeugen, schickte ich S. M. S. „Kaiserin Augusta" vor die Bucht mit dem Auftrage, „Cormoran" entgegen zu fahren, von der Lage zu unterrichten und zum Ankerplatz zu geleiten.

Nachdem S. M. S. „Kaiserin Augusta" die halbe Nacht vom 12. zum 13. Juli vor der Bucht mit Scheinwerfern nach Süden signalisiert hatte, gelang es, die Signalverbindung mit „Cormoran" herzustellen und das Schiff zum Kohlennehmen nach Mariveles zu dirigieren. Von dort kehrten am 14. Juli die beiden Schiffe auf die Reede von Manila zurück. Trotz der weit sichtbaren, stundenlangen Scheinwerfersignale und der Einfahrt in die Bucht bei Tageslicht sind keinerlei Versuche von Wachtschiffen gemacht, eine Auskunft über Namen und Herkunft einzufordern. Diese Anordnung wird mich wohl vor dem Verdacht schützen, als wäre ich von meinem

Standpunkt gegenüber Admiral Deweys Forderungen auch nur um Haaresbreite zurückgewichen.

Der Brief eines Unteroffiziers S. M. S. „Kaiserin Augusta" ging später durch deutsche Zeitungen; der Schreiber hatte mehr im Ton homerischer Helden als in Wendungen der Diplomatie des 20. Jahrhunderts den Vorgang beschrieben und dabei erzählt, die Schiffe hätten gefechtsklar die Rückfahrt angetreten. Das war von mir nicht befohlen. —

Meine Darstellung der Vorgänge gibt ein wesentlich anderes Bild als die beiden letzten Seiten des Kapitels XVII in Deweys Selbstbiographie. Ich stütze mich auf die im unmittelbaren Anschluß an die Ereignisse gemachten Niederschriften und den im Original noch vorhandenen Schriftwechsel; nach diesen Dokumenten muß ich annehmen, daß auch hier den Admiral Dewey sein Gedächtnis im Stich gelassen hat.

Um nur die Hauptirrtümer auf den drei letzten Seiten dieses Kapitels XVII hervorzuheben, stelle ich fest:

Keinerlei Briefwechsel oder Meinungsaustausch über Fragen des Völkerrechts hat vor dem 10. Juli stattgefunden. Was Admiral Dewey im Anhang F aus „Perels" anführt, hat absolut nichts mit der von mir aufgeworfenen Frage zu tun.

Eine Konferenz der ältesten Offiziere der neutralen Kriegschiffe habe ich niemals im Sinne gehabt und nie davon gesprochen.

Was Kapitän Chichester gesagt haben soll, steht in so schroffem Gegensatz zu dem, was dieser Offizier zu mir und zu meinem Flaggleutnant äußerte, daß ich auch hier zu Ehren des britischen Offiziers einen völligen Irrtum bei Admiral Dewey annehmen muß.

S. M. S. „Cormoran" ist nie von „M'Culloch" angehalten; es liegt Verwechslung mit S. M. S. „Irene" vor. Der Kommandant S. M. S. „Irene" hat dienstlich gemeldet und Kapitänleutnant Pohl, damals Navigationsoffizier an Bord, hat ebenfalls versichert, daß kein Schuß gefeuert ist; auch ist „Irene" nicht vom Kurs abgewichen. Admiral Deweys Darstellung ist für die deutschen Offiziere verletzend und muß aufs schärfste zurückgewiesen werden. Ich verweise auch hierbei auf die „Marine-Rundschau" 1902, Heft 7, S. 763. Mit seiner Darstellung gibt Admiral Dewey anscheinend ein Geständnis von der gegen S. M. S. „Irene" beabsichtigten Handlungsweise. Eine bessere Rechtfertigung meines Vorgehens kann ich mir nicht wünschen.

Nicht „am folgenden Tage", sondern 12 Tage später brachte ich den Vorfall „Irene"—„M'Culloch" zur Sprache infolge der gegen unsere Boote erhobenen Beschwerden (s. oben).

Ein „interference with the blockade" oder „breach of etiquette" ist den Deutschen in keinem Fall nachgewiesen. Es ist nicht einmal eine Beschwerde erhoben außer der von mir oben erwähnten und als unbegründet zurückgewiesenen.

Diese Aufzählung dürfte genügen, um an der historischen Treue der Schilderungen in der Selbstbiographie zu zweifeln.

Die Beziehungen zu Admiral Dewey gewannen bald wieder ein freundlicheres Ansehen. Von einem Transport gefrorenen australischen Fleisches für die amerikanische Streitmacht beschenkte mich der Admiral mit einem Hammel. Bei dem Mangel an

frischem Fleisch während der Blockade bot dies eine sehr begehrte Abwechslung. Ich vergalt dies durch ein von Hongkong bezogenes lebendes Kalb. So bildeten ein toter Hammel und ein lebendes Kalb gewissermaßen die Opfertiere auf dem Altar des Friedens.

Unerklärlich bleibt es mir, wie Admiral Dewey am Schlusse des Kapitels XVII von einer Etikette sprechen kann, which had been established by the common consent of the other foreign commanders. Einmal ist mir von einer solchen Vereinbarung (consent) nichts bekannt, obgleich ich mit den vor Manila anwesenden ältesten Offizieren freundschaftlich verkehrte und namentlich Admiral de la Bedolière mich verschiedentlich in liebenswürdigster Weise von nicht allgemein bekannten Vorgängen unterrichtet hat; dann aber frage ich, welches Recht erkennt Admiral Dewey den wenigen anwesenden Neutralen zu, völkerrechtliche Etikettefragen bindend zu entscheiden? Zeigt dies nicht eine ganz unrichtige Auffassung der Bedeutung internationaler Abmachungen?

Zwischen den Regierungen von Berlin und Washington war in jenen Tagen eine Vereinbarung geschlossen, welche mir unter dem 31. Juli in folgendem Wortlaut telegraphisch zuging:

„Grundsätzlich sollen zukünftig vor Anlaufen effektiv blockierter Häfen durch deutsche Kriegsschiffe auf diplomatischem Wege dem blockierenden Befehlshaber die Namen der betreffenden Schiffe mitgeteilt werden, alsdann beim Passieren der blockierenden Schiffe nur Austausch internationaler Namenssignale mit Blockadechef oder dessen Vertreter erforderlich . . .“

Hier bleibt kein Spielraum für „inquiries necessary to establish the identity“, obgleich Namensignale von feindlichen Schiffen ebenso leicht zur Täuschung geheißt werden können wie Landesflaggen. Doch die Voraussetzung der „effektiven“ Blockade traf vor Manila nicht einmal zu. —

Kapitän Chichester vertrat die Ansicht mir gegenüber, daß Admiral Dewey durch fremde Einflüsse, namentlich durch den Klatsch in Manila, argwöhnisch geworden sei. Doch die mehr oder weniger böswilligen Gerüchte am Lande können meiner Ansicht nach nicht einen Auftritt, wie den von Kapitänleutnant Hintze geschilderten, erklären, der im offiziellen Verkehr von Mitgliedern leitender moderner Kulturvölker wohl als Ausnahme dasteht. Ich habe mir wiederholt die Frage gestellt, wie so häßliche Mißverständnisse aufwachsen konnten zwischen dem offensichtlich wohlwollenden Admiral Dewey, der stets auf tunlichste Erleichterung der Härten der Blockade für alle, die von ihnen unschuldig betroffen wurden, bedacht war und mir, der ich aufrichtig bestrebt war, allen Wünschen des Blockadechefs zu genügen bis an die Grenze, welche die Ehre der Flagge zieht. Ich sehe nur folgende Ursachen:

Eine mißleitete Volksmeinung in Manila hatte verschiedentlich gänzlich unberechtigter Hoffnung auf deutsche Hilfe in südländischer Übertreibung Ausdruck gegeben und dadurch weithin Mißtrauen gegen die Absichten Deutschlands erweckt. Viele Zeitungen, namentlich an der ostasiatischen Küste solche in englischer Sprache, verbreiteten eifrig in einem Deutschland verdächtigenden Sinne alle jenes Mißtrauen nährenden Gerüchte.

Admiral Dewey sollte mit an Zahl geringen Streitkräften, bei erschwertem Verkehr mit den entfernten heimatlichen Behörden, nicht nur einen niedergeworfenen

Feind am Boden halten, sondern auch die gegen diesen Feind andringenden Empörer zurückdrängen, ohne sie auf sich zu ziehen. Unter dem Druck dieser schweren Verantwortung wuchs anscheinend das erregte Mißtrauen zu beängstigendem Argwohn, als durch Verkettung ungünstiger Umstände mehrere deutsche Schiffe unter einem Offizier von höherem Range, als er selbst ihn damals hatte, vor Manila eintrafen. Daß unbedachte oder böswillige Ohrenbläser den Argwohn schürten, halte ich nach den späteren Zeitungsberichten über Äußerungen der Herren Coghlan, Stickney und anderen für ausgemacht; hat doch ersterer einmal erzählt, er habe bereits einen ins einzelne ausgearbeiteten Plan zur Vernichtung der deutschen Schiffe bereitgehalten!

Vieles von diesen stillen Vorgängen konnte ich schon kurz nach meiner Ankunft vor Manila erkennen, anderes ahnte ich, und als dann der nervöse Ausbruch des Admirals Dewey meinem Flaggleutnant gegenüber hinzukam, da konnte ich ein gewisses Mitleid mit dem in schwieriger Lage schwer Belasteten nicht ganz unterdrücken. Um so mehr freute ich mich über spätere Beweise dafür, daß auch Admiral Dewey die Ursachen der Mißverständnisse in ähnlichem Lichte sah wie ich. Der erste Beweis war eine Antwort, die ich von ihm auf meinen Glückwunsch zu seiner Beförderung zum Admiral erhielt; sie lautete:

No. 218 M.

United States Naval Force on Asiatic Station
Flagship »Olympia«.

Manila P. J., 16. April 1899.

Dear Admiral v. Diederichs!

I wish to thank you most heartily for your cordial letter of congratulations upon my promotion. It is a great pleasure to me to feel that my advancement is a source of satisfaction to you, and I rejoice that our differences have been of newspaper manufacture.

Hoping to have the pleasure of meeting you again before leaving the Station I am
Very sincerely.

(gez.) George Dewey.
Admiral U. S. Navy,
Commanding U. S. Naval Force on Asiatic Station.

Die beiden anderen Beweise sind authentische Mitteilungen über Äußerungen, die Admiral Dewey zu den deutschen Konsuln bei ihren offiziellen Besuchen in Manila und Hongkong gemacht hat.

Herr Konsul Dr. Krüger schrieb aus Manila unter dem 19. Mai 1899 . . .

„Admiral Dewey zeigte sich sichtlich erfreut über den ihm zum Ausdruck gebrachten Dank und betonte, daß er aufrichtig zu Deutschland neige und es ihm lieb gewesen sei, jederzeit gleiche Sympathien für ihn und die Vereinigten Staaten bei den hiesigen Deutschen zu Lande und zu Wasser gefunden zu haben. Denn er könne von sich aus und für seine Person versichern, daß die angebliche Spannung zwischen ihm und Admiral v. Diederichs lediglich in der Presse bestanden habe, in Wirklichkeit hier an Ort und Stelle aber nicht in die Erscheinung getreten sei . . .“

Herr Konsul Rieloff schrieb aus Hongkong den 30. Mai 1899 . . .

„Im Laufe des Gesprächs äußerte Admiral Dewey in Gegenwart verschiedener englischer und amerikanischer Besucher, er nehme gern Gelegenheit mir zu versichern, daß die Gerüchte über die sogenannten Differenzen zwischen Herrn Vizeadmiral v. Diederichs und ihm selbst lediglich auf törichten Zeitungsklatsch zurückzuführen seien (merely originated in stupid newspaper gossip)“.

Admiral Dewey ist allem Anschein nach wieder ganz in seine frühere Auffassung zurückverfallen. Dem Leser möge es überlassen bleiben, sich über deren Berechtigung selbst ein Urteil zu bilden.

Anmerkung. Nach Niederschrift dieser Bemerkungen ist mir ein Buch zugegangen mit dem Titel: „War time in Manila" by Rear Admiral Bradley A. Fiske, U. S. N. Die anschaulichen Schilderungen und der Geist des Wahrheitssuchers, welcher das Buch durchzieht, haben mich angesprochen. Erstaunt bin ich aber über die Legendenbildung, welche sich auf den Seiten 107 und 108 zeigt, und ich hoffe, daß meine Bemerkungen zu Admiral Deweys Autobiography dem Verfasser die Vorgänge in einem anderen Lichte erscheinen lassen werden, als er sie seinerzeit an Bord von „Petrel" vor Manila sah.

Die auf Seite 109 geäußerte Ansicht, „daß die Europäer zu jener Zeit nicht viel Achtung für Amerikaner als Seeleute oder als Nation gehabt hätten", scheint mir unrichtig und trifft jedenfalls für weite Kreise im deutschen Seeoffizierkorps nicht zu. Die von allen seefahrenden Nationen mit Spannung verfolgten Leistungen der amerikanischen Marine während des Sezessionskrieges, die vielbeneidete, glänzende Ausstattung und erfolgreiche Leitung der Akademie in Annapolis und ihre Erziehungsprodukte, welche uns in einem musterhaften Offizierkorps vor Augen traten, endlich die hohe geistige Regsamkeit und Arbeit (ich will nur Kapitän Mahan nennen) sprachen doch zu deutlich, um nicht bei denkenden Männern Achtung zu erwecken.

Die Vorfälle, mit denen Admiral Fiske seine Ansicht stützt, deute ich in anderer Weise. Wenn zwei deutsche Offiziere einen amerikanischen zwischen sich haben und in englischer Zunge sich mit ihm unterhalten, so fehlt dem einen oder anderen leicht einmal ein Ausdruck, den er dann in der Muttersprache von seinem Landsmann sich erfragt; oder der eine hat dem Gespräch nicht ganz folgen können und bittet seinen Kameraden in seiner Sprache um Aufklärung. Gewiß ist das ein Verstoß gegen die strenge gesellschaftliche Form, doch desto entschuldbarer, je jünger und unerfahrener die Offiziere sind. Ein Mangel an Achtung gegen ihren Wirt kann meiner Überzeugung nach aus einem solchen Verstoß nicht hergeleitet werden.

Ähnlich bei den Toasten. Ein Offizier kann sich der Notwendigkeit gegenübersehen, die Staatsoberhäupter verschiedener Gäste leben zu lassen, ohne vorher darüber nachgedacht zu haben, welche Reihenfolge einzuhalten ist. In solchem Falle kann mit Wahrscheinlichkeit auf einen Verstoß gegen den Gebrauch gerechnet werden, wenn nicht ein gütiges Geschick die Klippe zu umschiffen hilft. Je reger der internationale Verkehr und je stärker die Auslandsinteressen eines Staates sind, um so seltener werden erklärlicherweise Verstöße der von Admiral Fiske gerügten Art eintreten, und doch erlebte ich solche im Jahr 1898 im Laufe von wenigen Wochen zweimal. Einmal beim Festessen war ich im Range der höchste und doch brachte ein alter Admiral den ersten Toast auf das Staatsoberhaupt einer uns befreundeten Nation aus. Das zweite Mal wurde eine Ehrenbezeugung unterlassen, welche für Offiziere meines Ranges ortsüblich war. Als Verantwortliche kamen in den beiden Fällen Vertreter der ruhmreichsten Seestaaten in Frage. Nachdem mich die herbeigeführten Erklärungen von dem Fehlen einer verletzenden Absicht überzeugt hatten, war ich weit entfernt, eine Geringachtung aus den Vorkommnissen zu folgern.

Da die glatte Vollziehung des internationalen Verkehrs strenge Einhaltung der Vereinbarungen und Gebräuche erheischt, so ist eine Verfolgung jedes Verstoßes durch den Verletzten geeignet, durch Hervorrufen größerer Aufmerksamkeit auf die Etikette den Verkehr zu erleichtern; denn wer sich einmal zur Entschuldigung eines Verstoßes verpflichtet gefühlt hat, wird sich schwerlich zum zweitenmal auf denselben Weg verirren.

Zu einem auf S. 128 von Admiral Fiske erwähnten Gerücht will ich feststellen, daß H. M. S. „Immortalité" am 13. August erst nach Beendigung der Beschießung sich neben S. M. S. „Kaiser" und das französische Flaggschiff legte. Das Gerücht ist also falsch. Ein Offizier von „Immortalité", der, wenn ich nicht irre, mit Postsachen längsseit kam, äußerte sich über das Schießen zu einem Offizier S. M. S. „Kaiser" in ähnlichem Sinne wie Admiral Fiske auf S. 131, wo er sagt: „I shouldn't be surprised if the whole performance was a sham."

Admiral Fiske führt auf S. 112 ein ehrendes Urteil über die deutschen Bestrebungen und Erfolge im allgemeinen und unsere Flottenbestrebungen im besondern an. Seit jener Zeit haben die Vereinigten Staaten und ihre Marine nicht minder glänzend sich entwickelt als Deutschland und seine Flotte. Die Zeit der Besorgnis, man könne als nicht vollwertig angesehen werden, ist wohl für die Angehörigen beider Staaten endgültig vorbei und der Wunsch berechtigt, daß beide sich im fortschreitend tieferen Verstehen und in gegenseitiger Achtung mehr und mehr einander nähern.

Der Verfasser.



Die wirtschaftlichen und staatlichen Verhältnisse der Republik Mexiko.

Von Dr. Emil Böse, Departementschef im Instituto Geológico de Mexico.

(Schluß.)

Schon bei Gelegenheit der Besprechung der mexikanischen Industrie wurde darauf hingewiesen, daß nur ein geringer Teil der im Lande verbrauchten Waren dort auch fabriziert wird, alles übrige wird zum größten Teil aus den Vereinigten Staaten, zum anderen aus Europa, Südamerika, Asien und Australien gebracht. Als das letzte ziemlich normale Handelsjahr kann man 1910/11 ansehen, obwohl schon im November 1910 die Revolution begonnen hatte, die aber damals nur vorübergehend auf das Wirtschaftsleben des Landes störend einwirkte.

Von vornherein kann man sagen, daß, während Mexiko hauptsächlich Rohmaterialien ausführt, es solche in viel geringerer Menge einführt, und daß die Einfuhr von fertigen Fabrikaten bedeutend größer ist. Die mexikanische Statistik*) teilt im allgemeinen die eingeführten Waren ein in: tierische, pflanzliche und mine-

*) Die einzelnen hier genannten Abschnitte bedürfen einer kurzen Erklärung. Als tierische Produkte werden in erster Linie lebende Tiere und tierische Nahrungsmittel angesehen, dazu kommen noch die tierischen Rohstoffe für die Industrie, wie Wolle, Haare, Fette, Perlen, Häute, Federn, tierische Kohle, Leim, Schwämme, Guano, rohe Seide und pharmazeutische Waren tierischen Ursprungs, ferner aus Tierprodukten fabrizierte Artikel wie Leder, Treibriemen, Handschuhe, Schuhwerk, Knöpfe usw. Unter dem Titel pflanzliche Produkte werden zusammengefaßt: Textilfasern, wie Baumwolle, Hanf, künstliche Seide, Jute, ferner als Nahrungsmittel dienende Früchte und Körner, Medizinalpflanzenstoffe, Samen und Früchte für Ölgewinnung, lebende Pflanzen, verschiedene vegetabilische Stoffe wie Safran, Rohr für Möbel, Kork, Hopfen, Tabak, Tee, Kaffee, Zucker, Olivenöl, Kakes, Mehl, außerdem Rohstoffe für die Industrie, wie Kokosöl und andere Öle, Teer, Gummi, Tannin, Holz usw., und schließlich die aus pflanzlichen Stoffen hergestellten Produkte, wie Möbel, Fässer, Kisten, Säcke, Seile, Bindfaden, Dochte u. a. m. Als mineralische Erzeugnisse werden angesehen: vor allem alle Metalle, unbearbeitet und bearbeitet, soweit sie nicht unter spätere Titel fallen; hierher gehören Juwelen, Münzen, Bronze, Kupfer und Messing in Barren, Stangen, Draht, daraus hergestellte Kunsterzeugnisse, Zinn, Blei, Zink, Eisen, Stahl sowie alle anderen Metalle und daraus hergestellte Gegenstände; Gesteine und Erden, wie Asbest, Sand, Ton, Schwefel, Kalk, Steinkohle, Graphit, ferner Mineralprodukte wie Öle, Steinkohlenteer, Benzol, Vaseline, Marmor- und Alabastergegenstände, Ton- und Porzellangefäße und Gegenstände, Glaswaren, Bleistifte, Schieferplatten usw. Die übrigen erwähnten Titel sind ohne weiteres verständlich bis auf den letzten, der alles zusammenfaßt, was sich nicht ohne weiteres unter die vorhergehenden bringen läßt oder was man aus besonderen Gründen absondern wollte; zum besseren Verständnis seien hier einige Artikel genannt, die unter die Rubrik „Diverses" fallen: Fächer mit Holzstäben, Schmieröle, Hutgestelle, Gegenstände aus Elfenbein, Schildpatt und Perlmutter mit Leder und Stoff, der Seide enthält, alle möglichen nicht spezifizierten Gegenstände mit Leder und Stoff, der Seide enthält, solche mit Schmuck von Gold, Silber und Platin, andere, die aus Zelluloid, Guttapercha, Gummi, Gummistoff bestehen, ferner mit Stoff überzogene Knöpfe, Mützen, Hüte, Körbe mit Tischgerätschaften, Masken, Siebe, Kissen, naturwissenschaftliche Sammlungen, Vorhänge aus bemalter Leinwand, Saiten, künstliche Zähne, Regenschirmgestelle, künstliche Blumen, Werkzeuge, Eis, Musikinstrumente, Seife, Asbestplatten, Sicherheitslampen, Billards, Parfümerieartikel, Zelte, Tinte und vieles andere.



ralische Produkte, Textilwaren, chemische und pharmazeutische Waren, Weine, Spirituosen und Mineralwasser, Papier, Maschinerie und Apparate, Fuhrwerke, Waffen und Explosivstoffe, diverse Artikel.

Die Einfuhr 1910/11*) war:

Tierische Produkte	17 433 186	Pesos,
Pflanzliche Produkte	38 598 638	"
Mineralprodukte	52 030 627	"
Textilwaren	24 636 163	"
Chemische und pharmazeutische Produkte	12 990 180	"
Weine, Spirituosen und Mineralwasser	6 813 346	"
Papier und Gegenstände aus Papier	5 608 789	"
Maschinerie und Apparate	25 811 177	"
Fuhrwerke	9 062 679	"
Waffen und Explosivstoffe	3 212 567	"
Diverse Artikel	9 638 429	"
Gesamteinfuhr	205 835 781	Pesos.

Man kann schon aus den oben gegebenen Zahlen sehen, daß die Rohstoffe bedeutend hinter den fertigen Gegenständen in der Einfuhr zurückstehen, was natürlich mit der wenig entwickelten Industrie zusammenhängt. Unter den tierischen Produkten bilden die Rohstoffe für Industrie kaum den sechsten Teil der Einfuhr, die pflanzlichen Rohstoffe etwa den fünften Teil der gesamten Einfuhr an vegetabilischen Stoffen. Bei den mineralischen Stoffen ist das Verhältnis noch ungünstiger, da eine große Menge von Halbfabrikaten eingeführt wird, während die Einfuhr an wirklichem Rohmaterial verschwindend gering ist. Die unter den drei ersten Abschnitten aufgeführten Waren stellen aber nur etwa die Hälfte der Gesamteinfuhr dar, während der Rest ausschließlich aus fertigen Fabrikaten besteht, so daß die eingeführten Rohstoffe bestenfalls 7 v. H. der Gesamteinfuhr betragen.

Woher kommen nun die eingeführten Gegenstände? Zur Beantwortung dieser Frage wollen wir vorderhand wieder die Zahlen von 1910/11 als Beispiel nehmen. 1910/11 betrug die Einfuhr aus:

den Vereinigten Staaten	113 088 625	Pesos	oder	54,94	v. H.	der Gesamteinfuhr,
Großbritannien	23 979 991	"	"	11,65	" "	"
Deutschland	25 561 974	"	"	12,42	" "	"
Frankreich	18 672 989	"	"	9,07	" "	"
Spanien	5 682 129	"	"	2,76	" "	"
anderen Ländern	18 850 076	"	"	9,16	" "	"

Man sieht, daß über 90 v. H. der Gesamteinfuhr aus den Vereinigten Staaten, England, Deutschland, Frankreich und Spanien kommt und daß unter ihnen der nordamerikanischen Republik der Löwenanteil zufällt. Das erklärt sich natürlich durch die Lage der beiden Länder und die leichten und raschen Verbindungen.

An dem Handel mit lebenden Tieren nimmt Deutschland kaum einen nennenswerten Anteil, dagegen steht es in bezug auf Einfuhr von konservierten Nahrungsmitteln bereits etwa an fünfter Stelle, in dem tierischer Produkte für die Industrie

*) Das mexikanische Rechnungsjahr geht vom 1. Juli eines Jahres bis zum 30. Juni des nächsten, deshalb zitieren wir 1910/11, d. h. 1. Juli 1910 bis 30. Juni 1911.

an vierter und in Fabrikaten aus tierischen Produkten an zweiter Stelle. Bei der Rubrik Pflanzenstoffe finden wir, daß Deutschland an der Einfuhr von Faserstoffen kaum beteiligt ist, dagegen steht es bei der Einfuhr von Früchten und Körnern an fünfter Stelle, bei lebenden Pflanzen und Samen an dritter, bei pflanzlichen Produkten für die Industrie und Medizin an zweiter; bei Hölzern kommt es kaum in Betracht, dagegen steht es bei Fabrikaten aus Holz wieder an zweiter Stelle, bei Möbeln dagegen erst an dritter und an der gleichen bei Fabrikaten aus anderen Pflanzenstoffen. Bei der Rubrik Metalle ist Deutschland ziemlich stark an der Einfuhr von Rohmaterialien und Halbfabrikaten beteiligt. Bei der Einfuhr von Edelmetallen sind die Vereinigten Staaten, Deutschland und Frankreich fast die einzigen Beteiligten, bei der von Kupfer und seinen Legierungen steht unser Vaterland an dritter Stelle, bei der von Zinn, Blei und Zink an dritter, bei der von Eisen und Stahl (als Halbfabrikaten) an dritter. Etwas anders liegt die Sache in der Einfuhr der aus diesen Metallen hergestellten Gegenstände, indem hier überall Deutschland an zweiter Stelle steht. Bei der Einfuhr von Erden, Gesteinen und daraus gefertigten Gegenständen steht Deutschland an dritter Stelle, bei Glas-, Porzellan- und Tonwaren an zweiter. Einen hervorragenden Rang nimmt Deutschland bei der Einfuhr von Textilwaren ein. Bei Geweben aus Baumwolle nimmt es die zweite Stelle ein, bei solchen aus Flachs die zweite, bei Gespinsten und Manufakturwaren aus Wolle die erste, bei Geweben aus Wolle die dritte, bei Seide und Seidenwaren die zweite. Bei der Einfuhr von Chemikalien und Drogen steht Deutschland an zweiter Stelle, bei alkoholischen Getränken usw. an vierter, bei Maschinen und Apparaten (darunter Uhren) an dritter, bei Waffen und Explosivstoffen an vierter, bei Papier und daraus hergestellten Fabrikaten an zweiter, bei Wagen an dritter und schließlich bei der Rubrik Diverses an dritter. **Deutschland ist also an der mexikanischen Einfuhr außerordentlich interessiert, und zwar mit Waren, die gerade aus seinen bestentwickelten Industrien stammen.**

Die mexikanische Einfuhr ist natürlich nicht die gleiche geblieben, sondern hat gewechselt, ebenso auch die Menge, welche aus den verschiedenen Ländern stammt; bei der deutschen Einfuhr ist im allgemeinen ein stetiges Anwachsen zu verzeichnen gewesen, wenn auch in besonders guten Jahren oder bei außergewöhnlich hohen Waffenverkäufen an die Regierung sich gewisse Höhepunkte herausstellen. Um hierüber einen Überblick zu gewähren, wollen wir ein Jahrzehnt der Einfuhr, nach Ländern geordnet, hier einfügen:

Jahr	Ver. Staaten Pesos	in Prozenten	England Pesos	in Prozenten	Deutschland Pesos	in Prozenten
1901/02 . . .	89 122 026	58,92	18 876 948	12,48	14 738 145	9,75
1902/03 . . .	102 827 835	53,75	26 039 989	13,62	24 119 144	12,60
1903/04 . . .	96 783 898	54,42	22 757 101	12,80	21 675 595	12,19
1904/05 . . .	99 977 050	56,66	21 643 698	12,13	20 451 432	11,47
1905/06 . . .	145 541 633	66,15	20 181 743	9,17	20 668 731	9,39
1906/07 . . .	146 392 884	63,03	23 451 272	10,09	24 036 957	10,35
1907/08 . . .	118 001 986	53,16	32 744 972	14,76	28 320 773	12,77
1908/09 . . .	90 561 550	57,86	19 794 409	12,64	17 137 530	10,95
1909/10 . . .	112 843 103	57,90	22 251 617	11,41	20 268 077	10,41
1910/11 . . .	113 088 625	54,94	23 979 991	11,65	15 561 974	12,42

Frankreich Pesos	in Prozenten	Spanien Pesos	in Prozenten	andere Länder Pesos	in Prozenten	Gesamteinfuhr Pesos
14 358 180	9,50	6 213 200	4,14	7 971 984	5,21	151 280 483
16 477 498	8,61	7 636 354	3,99	14 220 274	7,43	191 321 094
16 693 109	9,54	7 425 559	4,17	12 256 090	6,90	177 861 352
17 717 862	9,54	7 736 892	4,34	10 678 028	5,26	178 204 962
16 171 337	7,35	7 592 987	3,45	9 848 334	4,49	220 004 755
17 317 663	7,43	7 937 986	3,41	13 092 817	5,69	232 229 579
19 780 218	8,91	7 522 317	3,39	15 387 208	7,01	221 757 464
12 357 391	7,88	5 177 343	3,31	11 505 694	7,35	156 533 027
17 430 845	8,94	5 282 401	2,71	16 789 738	8,63	194 865 781
18 672 989	9,07	5 682 129	2,76	18 850 076	9,16	205 835 784

Man sieht aus diesen Ziffern, daß die Vereinigten Staaten unbestritten an erster Stelle stehen und über die Hälfte der Gesamteinfuhr liefern; allerdings haben sie nur in wenigen Jahren 60 v. H. überschritten, im allgemeinen scheinen sie etwa 50 bis 55 v. H. der Gesamteinfuhr zu liefern. Deutschland und England kämpfen seit Jahren um den zweiten Platz, ohne daß es bisher einem der beiden Länder gelungen wäre, ihn dauernd zu behaupten; immerhin ist bei beiden eine ziemlich ständige Aufwärtsbewegung zu verzeichnen, und besonders sieht man, daß sie es verstehen, günstige Konjunkturen — wie in den Jahren 1906 bis 1908 — auszunützen. Frankreich ist längst an die vierte Stelle getreten, doch hat auch seine Einfuhr nach Mexiko ziemlich dauernd zugenommen, wenn auch nicht in dem Maße wie die Englands und vor allem Deutschlands. Spanien ist dagegen absolut wie prozentual zurückgegangen, während andere Länder ihre Ausfuhr nach Mexiko stark vergrößert haben. Immerhin erreicht die Gesamteinfuhr aus diesen übrigen Ländern bei weitem noch nicht die von Deutschland, England oder Frankreich allein, und jede einzelne der anderen Nationen bleibt sogar in großem Abstande hinter Spanien zurück.

Bei der Ausfuhr liegen die Verhältnisse etwas anders. Wie bereits erwähnt, besteht Mexikos gesamte Ausfuhr aus Rohmaterialien, soweit es sich nicht um gebrauchsfertige Nahrungsmittel und Produkte des Bergbaues handelt. Die mexikanische Statistik teilt die Ausfuhr in folgende Rubriken ein: Mineralprodukte, Pflanzenerzeugnisse, Tierprodukte, fertige Fabrikate. Von der Gesamtausfuhr kommen auf die Mineralprodukte etwa 60 v. H., auf vegetabilische Erzeugnisse etwa 29,5 v. H., auf tierische Produkte etwa 7,7 v. H. und auf fertige Fabrikate nur ungefähr 2,8 v. H. Zu den letzteren möge hier die in der Statistik unterschiedene Gruppe von „Diverses" gerechnet werden, sie begreift nur ganz wenige Gegenstände, nämlich nicht spezifizierte Eßwaren wie Kakes, Brot, Eier, Konserven, ferner gebrauchte Postmarken, wieder ausgeführte fremde Waren, Warenmuster, naturgeschichtliche Gegenstände, Lumpen und was sonst nicht in die ersten Abteilungen fällt. Unter den Mineralstoffen sind natürlich Erze und Metalle von größter Wichtigkeit und unter ihnen in erster Linie die Edelmetalle. 1910/11 betrug die Ausfuhr an ausländischem, gemünztem Gold 1 037 823 Pesos, Gold in Barren 52 038 146, Gold in anderer Form 1 866 614 Pesos, im ganzen also nahezu 55 Mill. Pesos allein an Gold; die Gesamtausfuhr an Silber dagegen betrug 80 867 862 Pesos, wobei gemünztes Silber fast nicht in Betracht kommt. Den Edelmetallen steht in der Ausfuhr zunächst das Kupfer, welches im Werte von 26 300 228 Pesos ausgeführt wurde. Weniger bedeutend ist die Ausfuhr

der anderen Metalle, die hier kurz aufgeführt sein mögen: Antimon 2 046 689 $ (Pesos), Blei 6 539 098 $, Zink 900 706 $; hieran schließt sich eine Anzahl anderer Mineralsubstanzen, nämlich Asphalt 178 2-8 $, roher Marmor 122 800 $, Graphit 77 504 $ sowie verschiedene andere Produkte im Betrage von 882 286 $, wozu kleine Beträge von Salz, Schwefel, Kohle u. a. m. gehören. Wir sehen, daß die Ausfuhr von Gold und Silber allein bereits nahezu die Hälfte der Gesamtausfuhr beträgt. Unter den Pflanzenprodukten steht an erster Stelle der Henequén (Sisalfaser) mit 25 062 140 $, an zweiter der Gummi (Kautschuk) mit 21 187 769 $, an dritter der Guayulegummi mit 11 797 910 $, darauf folgen dann der Reihe nach Kaffee 8 623 774 $, Kaugummi 3 745 968 $, Bau- und Edelhölzer 3 439 483 $, Ixtlefaser 3 190 680 $, spanische Kichererbsen (Garbanzos) 3 078 662 $, Vanille 2 630 545 $, Besenwurzel (Zacaton) 2 361 120 $, Blättertabak 1 070 532 $, andere Pflanzenprodukte 4 521 742 $. Unter den Tierprodukten nehmen die erste Stelle ungegerbte Häute ein mit 10 770 399 $, dann folgt lebendes Vieh mit 4 799 185 $ und endlich andere tierische Produkte mit 1 231 924 $; zu diesen letzteren gehören zahlreiche Sachen, u. a. so merkwürdige Dinge wie Haifischflossen für die Chinesen in den Vereinigten Staaten, ferner Hausenblase, Dünger, Krabben, Schildkrot, Perlen usw. Unter den fertigen Fabrikaten sind von Bedeutung: Zucker 943 366 $, Hüte aus Palmblättern 646 328 $, Kuchen aus Baumwollensamen und -Mehl 766 681 $, verarbeiteter Tabak 328 934 $; der Rest von 924 365 $ entfällt auf die verschiedenartigsten Dinge, wie verschiedene Öle, Spiritus und alkoholische Getränke, darunter auch ein ziemlicher Posten Bier, hauptsächlich nach Guatemala, Schmucksachen, leere Fässer und Flaschen, Drogen, Seife, Bücher, Lithographien, Tonwaren, Möbel, gegerbte Häute, Sättel, Wein usw. Die unter die Rubrik „Diverses" fallenden Artikel hatten einen Wert von 2 068 662 $, eine nähere Aufführung ist wegen ihrer geringen Wichtigkeit überflüssig.

Wohin gehen nun die ausgeführten Substanzen und Fabrikate? Ausgeführt wurde 1910/11 Waren im Werte von:

nach den Vereinigten Staaten . .	224 496 899	Pesos	oder	76,43	v. H. der Gesamtausfuhr,
" Großbritannien	35 882 352	"	"	12,22	" " "
" Deutschland	8 708 344	"	"	2,97	" " "
" Frankreich	9 309 878	"	"	3,14	" " "
" Spanien	1 584 300	"	"	0,55	" " "
" anderen Ländern	13 770 437	"	"	4,69	" " "

Die Zahlen sind hier ganz andere als bei der Einfuhr. Die Vereinigten Staaten kaufen etwa drei Viertel der gesamten ausgeführten mexikanischen Produkte, während unter den europäischen Nationen nur England noch als bedeutendster Käufer in Betracht kommt. Früher war auch Deutschland ein wichtiger Abnehmer, während es heute einen großen Teil seiner Rohmaterialien aus anderen Ländern bezieht.

Bei den Mineralstoffen kommt Deutschland heute als Käufer nur bei Gold, Silber, Quecksilber, Blei, Zink, Schwefel einigermaßen in Betracht; Antimon, das früher fast ausschließlich nach Deutschland ging, wird heute vollständig nach England ausgeführt. Bei den vegetabilischen Erzeugnissen kommt Deutschland als Käufer in Betracht bei: Sesam, Baumwolle, Kaffee (an zweiter Stelle), Kautschuk (an vierter Stelle), Linaloe-Essenz (an erster Stelle), Bohnen (an dritter Stelle), Guayulegummi (an zweiter Stelle), Ixtlefaser (an zweiter Stelle), Farbhölzern (an vierter Stelle),

Futtermitteln (an erster Stelle), Jalapawurzel (an zweiter Stelle), Besenwurzel (an zweiter Stelle), Tabak (an zweiter Stelle) und Zarzaparilla (an zweiter Stelle). Von Tierprodukten kauft Deutschland heutzutage nur wenig, nämlich etwas Perlmutter, Hörner, Wolle, Honig, getrocknete Feigen usw., einigermaßen bedeutend ist nur der Absatz in echten Perlen (hierin steht Deutschland mit etwa 140 000 Pesos sogar an erster Stelle) und Häuten (etwa 280 000 Pesos). Auch an der Ausfuhr von fertigen Fabrikaten ist Deutschland kaum beteiligt. Etwas bedeutender ist nur die Ausfuhr von Mehl und Kuchen aus Baumwollensamen, hier steht Deutschland sogar an zweiter Stelle mit etwas über 200 000 Pesos; auch an Zigarren und Zigaretten wird etwas (etwa 30 000 Pesos) nach Deutschland ausgeführt, das hier als Käufer an dritter Stelle steht. Bei der Rubrik „Diverses" ist zu bemerken, daß eine große Menge wieder ausgeführter Waren nicht mexikanischen Ursprungs nach Deutschland geht (nahezu 100 000 Pesos), alle übrigen Beträge sind unbedeutend, doch fällt unter ihnen die große Zahl von Mustersendungen auf, nämlich nahezu 5000 kg im Werte von über 7000 Pesos.

Die Ziffern der Ausfuhr sind ebenso wenig stetig geblieben wie diejenigen der Einfuhr; dieser Wechsel hängt von der Nachfrage, der Ernte bzw. Ausbeute, dem Marktwerte der einzelnen Artikel und manchem anderen ab. Um auch über diese Bewegung einen Überblick zu geben, wollen wir wie bei der Einfuhr eine Statistik eines Jahrzehntes geben:

Jahr	Ver. Staaten Pesos	in Prozenten	England Pesos	in Prozenten	Deutschland Pesos	in Prozenten
1901/02 . . .	130 323 347	75,85	10 572 484	6,15	4 813 313	2,80
1902/03 . . .	139 567 083	67,30	26 764 507	12,90	9 491 363	4,57
1903/04 . . .	141 537 181	67,25	24 991 465	11,88	10 900 414	5,18
1904/05 . . .	152 937 202	73,34	17 089 013	8,19	16 179 723	7,75
1905/06 . . .	186 009 052	68,60	41 672 873	15,36	20 523 156	7,56
1906/07 . . .	175 809 123	70,88	31 874 023	12,85	20 109 664	8,10
1907/08 . . .	170 123 587	70,08	26 214 938	10,79	22 380 240	9,21
1908/09 . . .	172 944 686	74,84	24 132 140	10,44	12 859 011	5,56
1909/10 . . .	196 978 639	75,74	28 534 501	10,97	8 445 090	3,24
1910/11 . . .	224 496 899	76,43	35 882 352	12,22	8 708 344	2,97

Frankreich Pesos	in Prozenten	Spanien Pesos	in Prozenten	andere Länder Pesos	in Prozenten	Gesamtausfuhr Pesos
2 215 306	1,28	1 663 244	0,38	23 188 755	13,54	171 776 450
3 653 948	1,76	1 163 798	0,56	26 737 094	12,91	207 377 793
6 297 698	2,99	2 401 064	1,14	24 184 552	11,56	210 312 374
5 929 141	2,84	1 934 928	0,92	14 450 444	9,96	208 520 451
8 011 279	2,95	2 201 295	0,81	12 721 154	4,72	271 138 809
8 054 972	3,24	2 988 411	1,20	9 181 817	3,73	248 018 010
12 393 829	5,10	2 331 067	0,96	9 296 540	3,86	242 740 201
11 009 970	4,76	1 229 088	0,53	8 925 479	3,86	231 100 618
12 283 647	4,72	1 933 840	0,74	11 880 511	4,59	260 056 228
9 309 878	3,14	1 584 300	0,55	13 770 437	4,69	293 752 150

Wir sehen, daß die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten in den letzten Jahren ganz bedeutend und fast stetig gestiegen ist. Auch die Ausfuhr nach England

ist im allgemeinen gestiegen, während diejenige nach Deutschland sehr schwankt, sie hat übrigens in den letzten Jahren wieder zugenommen. Die Ausfuhr nach Frankreich ist dagegen fast gleichmäßig in die Höhe gegangen, während bei Spanien ein Schwanken ähnlich wie bei Deutschland zu bemerken ist, doch sind bei dem ersteren Lande die Verschiedenheiten nicht so bedeutend wie bei dem letzteren. Deutschland steht also in der mexikanischen Ausfuhr gegenwärtig an vierter Stelle, doch sind die Ausfuhrziffern immerhin keineswegs unbedeutend. Aus einem Vergleich der Ein- und Ausfuhr geht aber klar hervor, daß Deutschland viel mehr Geld von Mexiko empfängt, als es dorthin zahlt.

Es mögen hier nun noch einige Worte über den Handel im Lande selbst gesagt sein. Großbanken und Großhandel befinden sich fast ausschließlich in Händen von Ausländern. Hierbei hat sich eine gewisse Spezialisierung bei den einzelnen Nationen herausgebildet, insofern z. B. die Deutschen den größten Teil des Handels mit Eisenwaren, Kurzwaren und Bijouterien in ihren Händen haben, während die Franzosen sich hauptsächlich auf den Handel mit Textilwaren werfen und die Spanier sich meistens dem Handel mit Nahrungsmitteln widmen. Natürlich ist dieser Einteilung kein übermäßiger Wert beizulegen, da sie nur in sehr bedingtem Maße gültig ist, es gibt ebensowohl deutsche Kleidergeschäfte wie französische Eisenhandlungen im Lande, und im Innern fällt die Teilung sehr häufig weg; die großen Geschäfte ähneln dort nicht selten den europäischen und amerikanischen Warenhäusern oder besser noch dem, was die Amerikaner als general store bezeichnen. Man findet dort Kleiderstoffe, Maschinen, Handwerkszeug, Schuhe, Nahrungsmittel, besonders auch Konserven, ja auch Uhren und Juwelen. In den größeren Städten gibt es allerdings Spezialgeschäfte. Verhältnismäßig weniger verbreitet sind amerikanische und englische Geschäfte mit offenen Läden, außer in der Hauptstadt. Der Kleinhandel befindet sich zumeist in Händen der Spanier und Mexikaner, an der Westküste beteiligten sich häufig auch die Chinesen daran in ziemlich großem Maßstabe, ja an einzelnen Orten haben sie ihn sogar fast ausschließlich an sich gerissen. Seit einigen Jahren hat sich auch ein recht ausgedehnter Hausierhandel herausgebildet. Dieser war ursprünglich nur von Spaniern betrieben worden, doch beteiligen sich heute sehr stark türkische Untertanen, besonders Syrier und Armenier, daran, so daß zahlreiche Ladengeschäfte in kleineren Orten sich bitter über die Konkurrenz beklagen.

Wir wenden uns nunmehr den Verkehrsmitteln zu, auf welchen das moderne Wirtschaftsleben beruht. In erster Linie interessieren uns hier die Schiffahrtslinien, welche die Verbindung mit dem Auslande herstellen. Hierbei müssen wir von vornherein zwischen dem Dienst zur Golfküste und dem zur pazifischen Küste unterscheiden, von denen der erstere natürlich der wichtigere ist Den Dienst zwischen Mexiko und Deutschland versieht auf der Golfseite nur eine einzige Dampferlinie, nämlich die Hamburg-Amerika-Linie, welche durchschnittlich im Monat drei Passagierdampfer und eine größere Anzahl Frachtdampfer laufen läßt. Den Verkehr zwischen England und Mexiko besorgen drei Linien, die Leyland Line, die Harrison Line und die Royal Mail, letztere ohne Passagierdienst seit einigen Jahren. Frankreich und Spanien haben je eine Mexiko-Linie, nämlich die Compagnie Transatlantique und die Compañia transatlántica Española; sie machen ebenso wie die englischen Linien mindestens

einmal monatlich eine Rundreise. Außerdem gibt es natürlich noch eine ganze Reihe Frachtlinien und Trampdampfer, die wir hier nicht alle aufzählen können, obwohl sich darunter ganz bedeutende Linien befinden. Den Verkehr mit den Vereinigten Staaten besorgt hauptsächlich die New York and Cuba Mail S. S. Co., meistens als Ward Line bezeichnet; sie läßt wöchentlich einen Dampfer zwischen Mexiko und den Vereinigten Staaten laufen. Außer ihr gibt es noch eine Anzahl kleinerer Linien, die übrigens heute nicht mehr alle Dienst tun. Von Bedeutung ist noch die Elder-Dempster Line, welche zwischen Kanada und den mexikanischen Golfhäfen verkehrt.

Auf der pazifischen Seite verkehrt auch nur eine deutsche Linie, nämlich die Kosmos-Gesellschaft, deren Dampfer auf ihrer Reise von Hamburg nach Vancouver auch die mexikanischen Häfen mehr oder weniger regelmäßig anlaufen; sie stellt besonders die Verbindung mit Südamerika her. Den Dienst nach den Vereinigten Staaten versieht hauptsächlich die amerikanische Pacific Mail S. S. Co., deren Dampfer zweimal im Monat eine Rundreise machen; sie verkehren zwischen San Francisco und Panama. Außerdem gibt es auf der Westseite zwei chinesische Linien und eine kanadische, doch unterhält auch die mexikanische Gesellschaft Naviera del Pacifico einen Dienst mit den Vereinigten Staaten, indem sie alle drei Wochen einen Dampfer zwischen Mazatlan und San Diego, Cal., laufen läßt.

Wie groß der Schiffsverkehr mit Mexiko ist, ersehen wir aus folgender Statistik für das Jahr 1910, deren erste Abteilung sich ausschließlich auf Schiffe bezieht, deren Endziel mexikanische Häfen waren, während die zweite solche einschließt, die mexikanische Häfen auf dem Wege nach anderen Ländern anliefen.

Direkter Schiffsverkehr:

Flagge	Zahl der Schiffe	Brutto-Reg.-Ton.	Waren in t
Englische	521	941 780	827 621
Ver. Staaten	454	703 780	146 366
Norwegische	310	491 853	387 241
Deutsche	125	438 426	122 769
Französische	310	157 144	11 832
Spanische	125	151 108	11 162
Dänische	29	65 449	37 752
Kubanische	35	44 689	12 450
Österreichische	26	32 781	18 624
Holländische	21	14 040	15 301
Schwedische	13	10 344	13 063
Mexikanische	8	12 484	9 777
Russische	7	7 475	3 480
Italienische	1	882	966
Summa	1985	3 072 235	1 618 404

Schiffe auf der Reise nach anderen Ländern, aber mexikanische Häfen berührend:

Flagge	Zahl der Schiffe	Brutto-Reg.-Ton.	Waren in t
Ver. Staaten	362	1 042 643	66 720
Deutsche	124	516 499	44 416
Englische	143	500 818	77 043
Mexikanische	159	138 557	10 431
Norwegische	92	133 557	47 573
Spanische	27	123 860	1 004
Französische	17	88 707	6 155
Dänische	25	76 848	25 069
Österreichische	22	51 396	2 925
Kubanische	21	24 572	6 862
Russische	3	968	265
Italienische	2	781	—
Summa	997	2 699 206	288 463

Den Verkehr zwischen den mexikanischen Golfhäfen besorgt regelmäßig die Compañia Mexicana de Navegación (mit spanischem Kapital), außerdem nehmen an dem Küstenverkehr natürlich auch Fahrzeuge anderer Länder gelegentlich Anteil, wie aus folgender Statistik für 1910 hervorgeht:

Flagge	Küstenverkehr		
	Zahl der Schiffe	Brutto-Reg.-Ton.	Waren in t
Mexikanische	6550	2 429 603	217 781
Ver. Staaten	823	747 728	7 201
Deutsche	69	323 211	2 325
Englische	85	124 453	754
Norwegische	36	61 298	—
Österreichische	10	23 281	28
Französische	3	16 378	800
Dänische	1	3 356	—
Kubanische	2	952	—
Russische	1	333	—
Summa	7580	3 730 593	228 889

An der Westküste vermittelt den Lokalverkehr hauptsächlich die Compañia Naviera del Pacifico (mexikanisches und ausländisches Kapital) sowie die Abarosa-Linie (mexikanisch). Der Küstenverkehr, welcher auf ausländische Schiffe fällt, ist in der oben gegebenen Statistik eingeschlossen.

Flußschiffahrt gibt es nur im Staate Tabasco, wo drei Linien vorhanden sind, welche die Flüsse Grijalva und Usumacinta sowie einige Nebenflüsse befahren.

Wir haben schon in der geographischen Einleitung auf die in Mexiko vorhandenen Häfen hingewiesen und wollen hier nur noch erwähnen, inwieweit moderne Hafenbauten ausgeführt worden sind. Der Haupthafen ist Veracruz, für den in den letzten 15 Jahren sehr viel geschehen ist, nicht nur was Hafenbauten, sondern auch was Sanierung anbetrifft, so daß dort das früher so sehr gefürchtete gelbe Fieber so gut wie verschwunden ist. Die Regierung hat für den Ausbau des Hafens 40 Mill. Pesos ausgegeben, und heute können alle Ozeandampfer direkt am Pier anlegen, auf dem moderne Ladevorrichtungen angebracht sind. Der Schiffsverkehr beläuft sich auf etwa 1000 Fahrzeuge im Jahre. Als zweiter Hafen ist Tampico anzusehen; auch für seinen Ausbau ist viel geschehen, so besonders die Herstellung zweier Molen, welche die Bildung einer Barre am Ausfluß verhindern sollen. Die Schiffe laufen in den Fluß ein und löschen und laden direkt am Kai. Der Verkehr weist mehr als 500 Schiffe im Jahre auf. Von großer Wichtigkeit ist in den letzten Jahren der Hafen von Coatzacoalcos geworden, der heute amtlich als Puerto México bezeichnet wird. Auch er ist völlig saniert worden und hat große Landungsbauten erhalten. Die Barre, welche aus zähen Tertiärschichten bestand, ist ausgebaggert worden, und zur Verhütung neuer Barrenbildung sind zwei Molen weit in die See hinausgebaut worden. Die Kais haben eine Länge von etwa 2 km und sind mit ganz modernen Ladevorrichtungen versehen, welche sogar eine direkte Verladung vom Schiff zum Eisenbahnwagen gestatten. Puerto México wird heute wohl schon von über 700 Schiffen im Jahre angelaufen, er dient hauptsächlich dem Transitverkehr vom Atlantischen zum Pazifischen Ozean als östlicher Endpunkt der Bahn über den Isthmus von Tehuantepec. Neuerdings wird auch der Hafen von Frontera (Tabasco) ausgebaut, indem man vorderhand eine Fahrrinne durch die Barre des Grijalva ausgebaggert hat, so daß die Fahrzeuge jetzt in den Fluß selber einlaufen können. Der Verkehr ist noch nicht bedeutend, wird aber sehr wachsen, hauptsächlich durch die Ausfuhr von tropischen

Erzeugnissen wie Kaffee und Bananen. Von den sonstigen Häfen der Ostküste kommt nur Progreso in Betracht, der jedoch nichts anderes als eine offene Reede ist; er hat einen Verkehr von etwa 300 Ozeanschiffen im Jahre und ist der Hauptausfuhrhafen für Henequen (Sisal).

An der pazifischen Küste gibt es nur einen wirklich modernen Hafen, nämlich den von Salina Cruz, welcher den westlichen Endpunkt der Tehuantepec-Bahn bildet. Hier sind große Anlagen geschaffen worden mit Wellenbrechern, Innen- und Außenhafen mit einer Tiefe von 10 m. Ganz moderne Ladevorrichtungen sind vorhanden, die ein direktes Verladen vom Schiff zum Eisenbahnwagen ermöglichen. Außerdem ist ein großes Trockendock ausgebaut worden (185 : 30 : 10 m); der Verkehr dürfte sich heute auf mindestens 200 Schiffe im Jahre belaufen. Hafenbauten sind auch in Manzanillo (Colima) begonnen, aber noch nicht beendigt worden; sobald wieder Ruhe im Lande eintritt, wird sowohl dieser Hafen wie auch Mazatlan und Guaymas mit neuen Hafenbauten versehen werden müssen. Letzterer hat übrigens bereits ein Trockendock. Alle übrigen Häfen der Westküste sind unbedeutend und kommen insbesondere für den internationalen Verkehr kaum in Betracht, obwohl unter ihnen sich der vortreffliche große Hafen von Acapulco befindet, dessen Hinterland aber leider bisher nicht durch Eisenbahnen aufgeschlossen worden ist.

Unter den Verkehrsmitteln auf dem Lande steht natürlich an erster Stelle die Eisenbahn. Wie schon früher betont, hat der Ausbau derselben unter der Regierung des Präsidenten Porfirio Diaz große Fortschritte gemacht, ja man kann wohl sagen, daß Mexiko diesem Manne praktisch sein ganzes Eisenbahnnetz verdankt. Seither ist infolge der unruhigen politischen Verhältnisse wenig dafür getan worden, wenn auch eine ganze Reihe von Konzessionen vergeben worden ist, so besonders neuerdings eine für den Bau von 5000 km an eine belgische Gesellschaft. Wie wenig in den letzten drei Jahren gebaut ist, ersehen wir aus den Zahlen, welche die letzte Botschaft des Präsidenten Porfirio Diaz gibt, und dem Vergleich mit denjenigen der Botschaft des Präsidenten Huerta am 1. April 1913. Am 16. September 1910 hatte Mexiko 24 320 km Eisenbahn, am 1. April 1913 25 535 km, von denen heute ein großer Teil nicht in Betrieb ist. Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen lag bis 1903 fast ausschließlich in Händen von Privatgesellschaften, nur die in sehr schlechtem Zustande befindliche Tehuantepec-Bahn gehörte der Regierung. In dem genannten Jahre aber schlug diese neue Wege ein. Die Regierung kaufte unter günstigen Umständen fast 50 v. H. der Aktien der sogenannten Nationalbahn auf und erlangte durch geschickte Manöver bald auch die Kontrolle über die Zentralbahn und die Bahn von Veracruz nach dem Isthmus von Tehuantepec. Diese Linien erlangten ihrerseits wieder Kontrolle über andere kleinere Systeme, wie die Internationalbahn, die Interozeanische und die Südmexikanische, teils durch Kauf der Aktien, teils durch Pachtung, so daß heute der bei weitem größte Teil der Linien sich unter Kontrolle der Regierung befindet. Diese ist also nicht Besitzerin der Bahnen, sondern hat in den meisten Fällen nur die Majorität der Aktien in ihren Händen, während die Bahngesellschaften selber noch als private zu betrachten sind. Betreffs der Bahn über den Isthmus von Tehuantepec ist die Regierung mit dem englischen Hause Samuel Pearson & Son einen Vertrag eingegangen, nach dem sie mit diesem in Teilhaberschaft tritt für den Betrieb der

Bahn, unter der Bedingung, daß diese ganz neu ausgebaut werde und die nötigen Hafenanlagen in Salina Cruz und Coatzacoalcos hergestellt würden. Heute ist die Tehuantepec-Bahn wohl die bestgebaute des ganzen Landes; der Ausbau wurde 1907 vollendet.

Der Gestalt des Landes und dem Verkehrsbedürfnis entsprechend sind die Bahnen Mexikos zum großen Teil Längsbahnen von Süden nach Norden. Von diesen befindet sich das eine Hauptsystem, Nationalbahn, auf der Ostseite der Hochebene und geht von Mexiko nach Laredo Texas, während das andere, Zentralbahn, sich auf der Westseite befindet und von Mexiko nach El Paso, Texas, geht. Eine dritte große Längsbahn ist fast ausgebaut, sie geht von Guadalajara nach Mazatlan und folgt dann der Westküste bis Nogales, Arizona. Eine große Diagonallinie geht von Durango über Torreon, wo sie die Zentralbahn kreuzt, nach Eagle Paß, Texas. Eine Längsbahn an der Golfküste existiert noch nicht, doch muß sie, sobald wieder Friede im Lande herrscht, gebaut werden. Die meisten Linien im Norden des Landes sind Zufuhrbahnen, als solche sind auch diejenigen anzusehen, welche die Städte des Innern mit den Häfen verbinden. Von diesen letzteren gibt es auf der Ostseite vier Linien, nämlich Monterey (Nuevo Leon)—Tampico, Aguascalientes (Zentralbahn)—San Luis Potosí (Nationalbahn)—Tampico, Mexiko—Tampico (zwei Linien, nämlich Interoceanico des Nationalbahnsystems und Mexicano, unabhängige englische Bahn). Im Westen gibt es nur eine solche Bahn, nämlich die von Mexiko über Guadalajara und Colima nach Manzanillo.

Nach dem Süden ist verhältnismäßig wenig Bahnverkehr. Von Mexiko gehen zwei Linien nach dem Staate Morelos und weiter bis in den Norden des Staates Guerrero; eine davon soll bis zum Pazifischen Ozean (Zihuatanejo und Acapulco) ausgebaut werden. Ferner gehen eine Linie nach Oaxaca und zwei nach Puebla, von denen eine wiederum ihrerseits mit den Linien von Morelos verbunden ist. Eine weitere Linie verbindet Veracruz und Córdoba mit dem Isthmus von Tehuantepec, diese hat auch eine Seitenlinie nach dem wichtigen Tabakdistrikt von San Andrés Tuxtla. Die Tehuantepec-Bahn dient, wie schon erwähnt, hauptsächlich dem interozeanischen Transitverkehr und ist von großer Wichtigkeit geworden. Weiter nach Süden schließt sich an sie eine Längsbahn, die Panamericano, welche bis zur Grenze von Guatemala geht und die ganze Südküste des Staates Chiapas aufschließt. Sonst hat dieser Staat sowie Tabasco keinerlei Eisenbahnverbindung. Allerdings ist die Konzession für eine Linie von der Tehuantepec-Bahn über Tabasco, Campeche nach Yucatan bereits vergeben und die Tracierung ausgeführt, doch ist infolge der Unruhen der Bau eingestellt worden. Der Staat Yucatan hat eine Reihe kleinerer Linien, die den Verkehr im Staate selbst und mit Campeche vermitteln.

Im allgemeinen haben die Bahnen in Mexiko keine besonders guten Geschäfte gemacht mit Ausnahme der englischen Veracruz-Bahn und derjenigen über den Isthmus von Tehuantepec, aber ihre Lage wird sich Hand in Hand mit der Hebung des wirtschaftlichen Lebens im Lande langsam, aber stetig bessern. Heute sind die Strecken im Verhältnis zu der geringen Bevölkerungsdichte noch zu lang und der Verkehr ist zu gering.

Die **Fahrwege**, welche eigentlich als zweitwichtigstes Verkehrsmittel in Betracht kommen sollten, sind in Mexiko seit seiner Unabhängigkeit stark vernachlässigt worden

und ganz besonders seit dem Ausbau der Bahnen. Neuerdings hat man ihnen größere Aufmerksamkeit zugewendet, doch sind sie nur ganz lokal von einiger Wichtigkeit, und ähnlich liegt es mit den Saumpfaden; ihrem Ausbau wird man in Zukunft sich sehr widmen müssen, wenn man ein wirkliches Aufblühen des Verkehrs erreichen will.

Das Postwesen untersteht ausschließlich der Föderalregierung und war bis zur Zeit der Unruhen recht gut. Heute gibt es im Lande fast 3000 Postämter, welche 1910 über 180 Millionen Poststücke beförderten. Der Wert der Postanweisungen im Lande war etwa 25 Mill. Pesos, derjenige der Postanweisungen von und nach dem Auslande über 4 Mill. Pesos in einem halben Jahr. Mittlerweile ist im ersten Halbjahr 1913 der Wert der Postanweisungen im Auslandverkehr sogar auf fast 8 Mill. Pesos gestiegen. Die mexikanische Post gehört dem Weltpostverein schon seit 1879 an, in den letzten Jahren ist der Postanweisungsverkehr mit den meisten Ländern Europas und den Vereinigten Staaten eingeführt worden. Außerdem besteht mit den meisten Ländern Paketverkehr (bis zu 5 kg). Die Organisation ist ähnlich wie in Europa. Vor den Unruhen war besonders der Postdienst auf den schwierigen Strecken im Innern abseits der Bahn ausgezeichnet, besonders wenn man dabei in Rücksicht zieht, daß die Säcke oft viele hundert Kilometer durch Reiter oder Packmaultiere befördert werden müssen, zu welchem Zwecke man einen vortrefflich arbeitenden Umspanndienst geschaffen hatte.

Das Telegraphensystem ist nicht, wie in Deutschland, Monopol der Föderalregierung, wenn diese auch das bei weitem größte Netz besitzt, das weit über 50 000 km lang ist; sondern es gibt außerdem eine Menge den Einzelstaaten gehörige Netze, und auch die Telegraphenlinien der Eisenbahn können Telegramme für das Publikum befördern. Ferner gehören der Föderalregierung neun Funkenstationen (System Telefunken), unter denen die von Veracruz, Mexiko, Mazatlan und den Inseln Tres Marias von ziemlich bedeutender Reichweite sind. Der Regierung gehören ferner die Unterseekabel Veracruz—Frontera—Campeche (753 km) und einige kürzere an der Küste von Campeche. Die Mexican Telegraph Company, eine amerikanische Gesellschaft, besitzt drei Unterseekabel zwischen Puerto Mexico und Galveston, von denen zwei Veracruz berühren. Das direkte Kabel hat eine Länge von 1327 km.

Die Fernsprechsysteme gehören sämtlich Privatgesellschaften, die meisten besorgen nur den Dienst innerhalb der größeren Städte, während die der Hauptstadt auch Leitungen nach den Nachbarstädten haben. Vielfach trifft man auch von den Gemeinden oder dem Staate betriebene Fernsprecher im Lande, welche oft große Länge der Leitung aufweisen; ebenso haben oft auch große Landgüter und Bergwerke ihre eigenen Telephonverbindungen nach den nächsten Städten oder Eisenbahnlinien.

Von den in Mexiko vorhandenen kulturellen Einrichtungen interessiert in erster Linie hier das Unterrichtswesen. Die Organisation der Volksschulen im Föderaldistrikt sowie in einzelnen Staaten, besonders Veracruz, ist vortrefflich; ein großes Verdienst an der Organisation haben ein Deutschschweizer, Rebsamen, und ein Deutscher, Laubscher, gehabt, nach denen neuerdings auch zwei Schulen im Föderaldistrikt genannt worden sind. Weniger gut steht es in den dünnbesiedelten Staaten, oder da, wo große Mengen von Vollblutindianern wohnen. Infolgedessen ist das Schulsystem außerordentlich ungleichmäßig, und es darf nicht wundernehmen, wenn man die An-

zahl der Analphabeten im Lande auf etwa 70 v. H. schätzt; einige behaupten sogar, sie sei noch größer. Immerhin hat sich die Lage unter dem jüngeren Geschlecht schon bedeutend gebessert. In der Hauptstadt gibt es außer Mittelschulen noch die sogenannte Escuela Preparatoria, die etwa den höheren Klassen unserer Gymnasien entsprechen soll, wenn sie auch bei weitem nicht so viel leistet. Eine Universität in unserem Sinne gibt es nicht, obwohl eine solche schon 1910 gegründet wurde, aber in Wirklichkeit besteht sie nur aus einer locker zusammenhängenden Reihe von Fachschulen. Zu diesen gehören die Schulen für Medizin, Jurisprudenz, Ingenieurwissenschaften, Landwirtschaft usw. Das verbindende Glied soll die sogenannte Escuela de Altos Estudios bilden, die aber noch nicht recht ausgebaut ist. Hauptsächlich fehlt es an geeigneten Lehrkräften für eine ganze Reihe von Disziplinen. Außer denjenigen der Hauptstadt besteht noch eine Reihe von juristischen und medizinischen Fachschulen in den Einzelstaaten, deren Leistungen aber im allgemeinen nicht gerade hervorragend sind.

Die geographische Landesaufnahme wird von der Comision Geográfico-Exploradora besorgt; sie nimmt eine Karte im Maßstabe 1 : 100 000 auf, von der das Gebiet der Golfstaaten bis zum Isthmus von Tehuantepec fertiggestellt ist. Die Karte ist nicht viel mehr als eine Übersichtskarte, da die Bergzeichnung recht ungenau ist. Außerdem wird von der Föderalregierung eine geologische Landesaufnahme unterhalten, welche eine Anzahl von geologischen Spezialaufnahmen und eine große Reihe von Arbeiten geologischen, palaeontologischen und bergmännischen Inhalts veröffentlicht hat. Ferner gibt es in der Hauptstadt ein astronomisches Observatorium sowie ein meteorologisches Zentralbureau, an das eine Reihe von Beobachtungsstationen im Lande angegliedert ist. Ein Netz von Erdbebenstationen, mit deutschen Apparaten ausgerüstet, hat seine Zentrale ebenfalls in der Hauptstadt; der Dienst untersteht der geologischen Landesaufnahme. In der Landeshauptstadt befindet sich auch ein naturhistorisches Museum sowie ein archäologisch-historisches Museum, das zum Teil große Schätze enthält; mit diesem in Verbindung steht der Dienst zur Erhaltung mexikanischer Altertümer und Ruinen. Außerdem gibt es in der Hauptstadt eine Kunstakademie und ein Musikkonservatorium, die beide von der Föderalregierung unterhalten werden. Auch ein Kunstmuseum ist vorhanden, das mancherlei vortreffliche Stücke enthält. Im Bau begriffen ist ein großes Nationaltheater, doch sind die Arbeiten daran seit einiger Zeit unterbrochen worden. In der Hauptstadt gibt es ferner eine internationale Schule für Archäologie, die von verschiedenen Regierungen des Auslandes (darunter auch einige deutsche) und Universitäten unterhalten wird, doch steuert auch Mexiko dazu bei. Die Hauptstadt hat eine Anzahl wissenschaftlicher Vereinigungen aufzuweisen, deren Leben jedoch nicht allzu rege ist, immerhin gibt es einige, welche recht interessante Beiträge veröffentlichen. Für das Lesebedürfnis des Durchschnittsmexikaners wird durch eine große Anzahl von Zeitungen und Zeitschriften gesorgt; in der ganzen Republik sollen über 1200 erscheinen, die meisten sind natürlich Winkelblättchen; Zeitungen von einiger Bedeutung werden eigentlich nur in der Hauptstadt herausgegeben, darunter vier in spanischer Sprache, die auch einen verhältnismäßig ausgedehnten Kabeldienst haben, der leider ausschließlich aus französischen, spanischen und amerikanischen Quellen versorgt wird und vielfach recht deutschfeindlich ist, obwohl das gar nicht der Gesinnung der Mexikaner entspricht. Außerdem gibt es

eine Zeitung in französischer und eine andere in englischer Sprache. Die Zeitschriften sind im allgemeinen ziemlich wertlos und legen mehr Wert auf aktuelle Photographien als auf guten Text.

In den einzelnen Staaten ist das geistige Leben wenig rege. Es gibt zwar, z. B. in verschiedenen Hauptstädten, große und nicht unschöne Theater, doch stehen sie meistens leer, wenn nicht gerade eine Wandertruppe darin Aufführungen veranstaltet. Die Leistungen stehen dann ungefähr auf der Höhe der zahlreichen Privattheater der Hauptstadt des Landes, d. h. sie sind mit seltenen Ausnahmen recht minderwertig. Das Hauptvolksvergnügen bleibt immer noch leider im ganzen Lande das Stiergefecht, für welches aus Spanien Stiere besonders berühmter Zuchtanstalten eingeführt werden. Die Stierfechter stammen teils aus Spanien, teils aus Mexiko selber und bekommen Gehälter, die nur mit denen berühmter Tenöre und Primadonnen an den Theatern New Yorks vergleichbar sind. Als charakteristisch möge hier angeführt sein, daß bei den drei letzten Stiergefechten in der Hauptstadt die 25 000 Zuschauer fassende Arena bis auf den letzten Platz gefüllt war und daß manche für den Platz 10, 20, 50, ja 100 Pesos zahlten, während der niedrigste Eintrittspreis 1,50 Pesos betrug. Die Stiergefechte werden übrigens nicht nur von Mexikanern, sondern auch von einer ganzen Reihe Amerikaner und Europäer besucht.

Es sei nun gestattet, hier noch einige Daten über das Deutschtum in Mexiko zu bringen. 1912 wurde vom Generalkonsulat eine Statistik der in der Republik lebenden Deutschen veranstaltet, deren Ergebnisse natürlich, da keinerlei Zwang angewendet werden konnte, nicht ganz vollständig sind, aber immerhin einen annähernden Überblick über die Verhältnisse bieten. Danach wurden gezählt:

Konsulatsbezirk	Männer	Frauen	Kinder	Zusammen
Hauptstadt	814	382	762	1958
Chihuahua	?	?	?	?
Colima	7	5	12	24
Durango	35	13	43	91
Guadalajara	58	35	86	179
Guanajuato	20	16	41	77
Guaymas	54	19	48	121
Laguna de Términos	10	2	—	12
Mazatlan	35	17	39	91
Mérida	23	15	36	74
Monterey	93	31	71	195
Oaxaca	25	12	21	58
Puebla	41	20	56	117
San Cristobal Las Casas	37	13	27	77
San Luis Potosi	28	15	31	74
Tampico	19	7	13	39
Tapachula	60	14	23	97
Tepic	25	11	17	53
Torreon	59	14	32	105
Veracruz	112	22	34	168
Zusammen*)	1555	663	1392	3610

*) Hierbei ist der Konsulatsbezirk Chihuahua nicht gezählt worden; dort leben nach Aussage des Konsuls schätzungsweise 300 Deutsche mit Einschluß der Frauen und Kinder.

20*



Wenn man nun in Betracht zieht, daß sicherlich eine ganze Reihe unserer Landsleute die Fragekarten nicht beantwortet hat oder von der Statistik überhaupt nichts gewußt hat, so kann man mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß in der Republik Mexiko etwa 4500 Deutsche leben, wobei nur die Reichsdeutschen, nicht aber die Deutsch-Amerikaner, deutschsprechenden Österreicher und Schweizer berücksichtigt sind.

Von den gezählten Personen*) sind 2237 männlichen und 1347 weiblichen Geschlechts. Erstaunlich hoch ist die Anzahl der mit Mexikanerinnen verheirateten Deutschen, nämlich 219, fast ein Drittel aller Verheirateten.

Sehr interessant sind die Ergebnisse der Statistik bezüglich der Erwerbstätigkeit der Deutschen in Mexiko, da sie wenigstens annähernd ein Bild von dem geben, womit sich unsere Landsleute dort beschäftigen. Wir wollen hier zunächst wieder jene Ergebnisse einfach aufzählen: Handel 939, Industrie der Maschinen, Instrumente und Apparate 194, darunter 85 Ingenieure und 46 Monteure, Landwirtschaft und Gärtnerei 92, Freie Berufe 50, darunter 19 Lehrer und 16 Ärzte, Industrie der Steine und Erden 42, darunter 41 Glasbläser, chemische Industrie 30, darunter 15 Apotheker und Drogisten, Nahrungs- und Genußmittelindustrie 20, darunter 14 Brauer, Baugewerbe 18, Bergbau, Hütten- und Salinenwesen 10, Textilindustrie 7, häusliche Dienste 7, Lohnarbeit wechselnder Art 7, Versicherungsgewerbe 5, Beherbergung, Gast- und Schankwirtschaft 4, Künstler und künstlerische Betriebe für gewerbliche Zwecke 3, Verkehrsgewerbe 2, Fabrikanten ohne nähere Bezeichnung 11, ohne Beruf oder Berufsangabe 99. Wie gesagt gibt diese Statistik nur ein annäherndes Bild von der Tätigkeit der in Mexiko lebenden Deutschen, doch kann ich mancherlei aus eigener Erfahrung hinzufügen, wodurch das Bild besser wird. In der Hauptstadt finden wir die verschiedensten Berufe vertreten. Mehrere Deutsche stehen in Diensten der mexikanischen Regierung, darunter drei als Beamte der geologischen Landesaufnahme, einer als Konservator der Altertümer, ein anderer als Professor der Botanik an der Universität und der Landwirtschaftlichen Hochschule, ferner verschiedene Lehrer an Schulen. An deutschen Ärzten sind etwa zehn vorhanden, auch ein deutscher Tierarzt; unter den Apotheken ist nur noch eine einzige rein deutsch. Ingenieure sind heute in ziemlich großer Zahl vorhanden, meistens vertreten sie große deutsche Maschinenfabriken, führen aber auch industrielle Anlagen selbständig aus. Verschiedene Fabriken von großer Bedeutung sind durch Filialen oder eigene Agenturen vertreten, hierher gehören in erster Linie Siemens-Schuckert, Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (A. E. G.), Arthur Koppel (Orenstein & Koppel), Aktiengesellschaft Gebr. Körting, Gasmotorenfabrik Deutz. Ferner gibt es verschiedene Architekten und selbständige Elektroingenieure sowie mehrere Bergingenieure. Auch eine ganze Anzahl von deutschen Lehrern und Lehrerinnen ist vorhanden, von denen die meisten der deutschen Schule angehören. An deutschen Fabriken sind zu nennen: eine Alkohol-

*) Bei den weiteren hier angeführten Ziffern wurden nur die 555 Ledigen und die Haushaltungsvorstände, worunter sich 25 einzellebende weibliche Personen befinden, berücksichtigt. Die Reichsangehörigkeit besitzen 1120 in den Konsulaten immatrikulierte Personen, bei 435 ist sie fraglich. Der Dauer des Aufenthalts in Mexiko nach gibt es 536 mit weniger als 5 Jahren, 325 mit 5 bis 10 Jahren, 194 mit 10 bis 15 Jahren, 108 mit 15 bis 20 Jahren, 82 mit 20 bis 25 Jahren, 56 mit 25 bis 30 Jahren, 66 über 30 Jahre, bei 161 ist die Aufenthaltsdauer nicht bekannt.



fabrik, eine Säurefabrik, eine Wurstfabrik, zwei Papierfabriken, eine Brauerei; außerdem gibt es zwei Buchdruckereien, die auch Lithographien, Stiche u. dgl. herstellen und mit Buchbinderei verbunden sind. Unter den Kaufleuten sind wohl die zahlreichsten die Kommissionäre, Agenten und Makler; von großer wirtschaftlicher Bedeutung sind die großen deutschen Importhäuser, wohl fünf an der Zahl, neben denen es aber eine ganze Reihe kleinerer, aber keineswegs unbedeutender Firmen gibt. Außerdem sind eine ganze Menge deutscher Spezialgeschäfte vorhanden, darunter drei große Drogerien, mehrere Geschäfte, die Automobile und Zubehör einführen, weiter Geschäfte für Baumaterialien, Zement, chemische Produkte, chirurgische Instrumente, Düngemittel, Farben, Fahrräder, Feuerlöschapparate, Glaswaren, Goldwaren und Uhren, hierunter sehr bedeutende Manufakturwaren (ebenfalls große Häuser), Maschinen, Nahrungsmittel, Möbel, Musikalien und Instrumente (darunter das größte des Landes), Spirituosen usw. Ferner gibt es eine deutsche Buchhandlung, mehrere Photographen, zwei deutsche Hotels, eine Konditorei. Die Handwerke sind im allgemeinen schlecht vertreten, da hierin viel Konkurrenz von anderen Ausländern und Mexikanern vorhanden ist. Daß in Mexiko auch eine rein deutsche Bank besteht, ist schon erwähnt worden, doch gibt es noch eine Reihe anderer großer Häuser, die auch Bankgeschäfte machen.

Aber auch außerhalb der Hauptstadt überwiegen die Kaufleute. In verschiedenen größeren Städten des Innern gibt es große deutsche Einfuhr- und Ausfuhrhäuser, die sich an Bedeutung vielfach mit denen der Landeshauptstadt wohl messen können. Solche sind vorhanden in Mérida (Yucatan), Tuxtla Gutierrez, Tapachula und San Cristobal (Chiapas), Oaxaca, Veracruz, Orizaba, Jalapa (Veracruz), Puebla, Guadalajara (Jalisco), Colima, San Luis Potosí, Durango, Monterey (Nuevo Leon), Torreon (Coahuila), Parral, Chihuahua (Chihuahua), Mazatlan (Sinaloa), Tepic, Morelia, Uruapam (Michoacan) usw. Außerdem gibt es aber auch eine ganze Menge Deutsche, die sich mit Ackerbau beschäftigen, darunter sind die wichtigsten die Kaffeepflanzer in den Staaten Chiapas, Veracruz und Oaxaca sowie die Tabakpflanzer bei San Andrés Tuxtla im Staate Veracruz. Deutsche Landwirte gibt es ferner im Staate Mexiko, Michoacan, Puebla, Guerrero, San Luis Potosí, Sinaloa, Tepic, Durango, Coahuila (Baumwolle), Chihuahua u. a. In einer ganzen Reihe von Staaten gibt es deutsche Bergingenieure und Minenbesitzer. In anderen deutsche Ärzte, Apotheker, Drogenhändler, Photographen und Vertreter vieler anderer Berufe. Schon in dem Abschnitt über Industrie ist auf eine Anzahl deutscher Fabriken im Lande hingewiesen, von einer näheren Aufzählung kann daher abgesehen werden. Man sieht schon aus dem Angegebenen, daß der Deutsche in Mexiko sich in den verschiedenartigsten Berufen betätigt, und ich kann aus eigener Erfahrung hinzufügen, daß es wohl kaum einen Bezirk im Lande gibt, in dem man keinen Deutschen findet. Die meisten wohnen natürlich in den Städten, manche auch auf Bergwerken oder Landgütern, aber oft findet man Deutsche sogar noch in den abgelegensten Orten, wo sie selbst ein guter Kenner des Landes nicht vermuten würde; das ist auch der Grund, weshalb ich glaube, daß die Statistik des Generalkonsulats, die ich oben angeführt habe, keineswegs vollständig ist, denn viele dieser im abgelegenen Innern sitzenden Deutschen hören von der Hauptstadt oft jahrelang nichts.

Überall wo Deutsche in größerer Anzahl vorhanden sind, sorgen sie sobald wie möglich für eine Schule, in der ihre Kinder eine gute Erziehung genießen und in deutschen Anschauungen aufwachsen können, denn der Deutsche im Auslande ist mit seltenen Ausnahmen vaterländisch gesinnt, weil er dort so recht erkennt, was er seiner Heimat verdankt; diese Vorteile möchte er auch seinen Kindern zugute kommen lassen. So ist es denn kein Wunder, daß in der Republik Mexiko verschiedene deutsche Schulen vorhanden sind. Die wichtigste unter ihnen ist in der Hauptstadt und besteht schon seit langen Jahren, ist aber im letzten Jahrzehnt besonders aufgeblüht. Sie ist heute eine sechsklassige Realschule mit Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Examen. Mit ihr verbunden sind ein Kindergarten und drei Vorschulklassen. An der Schule sind durchschnittlich 12 Lehrer und Lehrerinnen angestellt; gegenwärtig wird sie von über 300 Kindern besucht. Diese sind jedoch nicht alle Reichsdeutsche, sondern ziemlich viele sind Mexikaner, außerdem verschiedene Österreicher, Schweizer und Engländer. Die Schule befindet sich seit 1903 in eigenem Gebäude, dessen Errichtung durch die Opferwilligkeit der deutschen Kolonie der Hauptstadt zustande gebracht wurde. Auch die Unterhaltung der Schule in dem heutigen Umfange ist nur durch dauernde freiwillige Zuschüsse der größeren Geschäftshäuser möglich, obwohl das Schulgeld ziemlich hoch ist. Außerdem erhält die Anstalt vom Reich jährlich einen ziemlich bedeutenden Beitrag, der in den letzten Jahren durchschnittlich 16 000 ℳ im Jahr betrug.

Eine andere deutsche Schule wurde im Norden der Republik schon im Jahre 1901 gegründet, nämlich in der Stadt Chihuahua. Sie wird durch einen besonderen Schulverein, der etwa 30 Mitglieder hat, erhalten. 1911 erhielt sie ein Grundstück zum Geschenk, so daß man hoffen konnte, sie bald in eigenem Gebäude unterzubringen. Die Schülerzahl ist bis auf über 70 Kinder gestiegen, von denen allerdings nur etwa die Hälfte Reichsdeutsche waren, während der Rest aus Mexikanern, Franzosen, Engländern und Amerikanern bestand. In letzter Zeit erhielt die Schule von Chihuahua einen Zuschuß von jährlich 2500 ℳ durch das Deutsche Reich. Vorderhand hat die Schule infolge der politischen Ereignisse wohl zu bestehen aufgehört, doch wird sie sicherlich nach Eintritt von Ruhe und Frieden wieder eingerichtet werden.

Eine weitere deutsche Schule bestand ebenfalls im Norden Mexikos, und zwar in Torreon; sie war in bestem Aufblühen begriffen, mußte aber ebenfalls ihre Tore infolge der politischen Lage schließen.

Eine vierte deutsche Schule besteht in Toluca, der Hauptstadt des Staates Mexiko. Sie wurde 1909 mit 48 Schülern eröffnet. Sie wird ebenfalls durch einen Schulverein von etwa 80 Mitgliedern erhalten, hat aber auch schwer unter der Ungunst der Zeiten zu leiden gehabt.

In all diesen deutschen Schulen findet der Unterricht in deutscher Sprache statt, doch wird in allen Klassen ebenfalls spanischer Unterricht erteilt.

Ein Mittel zum Zusammenschluß der Deutschen sind im Auslande besonders die deutschen Vereine. In der Hauptstadt gibt es deren eine ganze Reihe, nämlich 17. Von diesen hat nur einer ein eigenes Heim, nämlich das sogenannte „Deutsche Haus". Dieser Verein hat etwa 400 Mitglieder und gewährt den übrigen Vereinen Gastfreundschaft. Ein besonderes Lokal hat auch der „Deutsche Verein" gemietet, der

jedoch nur etwa 60 Mitglieder hat und im ganzen dieselben Ziele wie das „Deutsche Haus“ verfolgt. Außer diesen beiden Vereinigungen bestehen in der Stadt Mexiko noch folgende: ein Hilfsverein, eine Krankenkasse, ein Flottenverein, eine Landesgruppe des deutschen Wehrvereins, ferner ein Reitverein, ein Radfahrverein, ein Turnverein, ein Ruderverein, ein Gesangverein, ein Schwimmverein, ein Frauenverein, die Freimaurerloge Germania, die Loge Alemania, eine Ortsgruppe des deutsch-nationalen Handlungsgehilfen-Verbandes und eine solche des Vereins für Handlungskommis von 1858.

Auch außerhalb der Hauptstadt haben sich die Deutschen vielfach zu Vereinen zusammengeschlossen. So gibt es in Durango einen deutschen Schützenverein und einen Kegelklub, in Guadalajara einen deutschen Verein und einen Flottenverein, in Mazatlan einen deutschen Klub und einen Flottenverein, in Monterey einen deutschen Klub und einen Flottenverein, in Orizaba ein deutsches Haus, in Puebla einen deutschen Verein, in San Luis Potosí einen Hilfsverein und einen Turnverein, in Torreon einen Kegelklub mit eigenem Heim, in Veracruz ein deutsches Haus.

Infolge der Kleinheit der deutschen Kolonie in der Republik Mexiko war es bisher nicht möglich, eine Zeitung großen Stils in deutscher Sprache zu gründen, obwohl dies in jeder Beziehung äußerst wünschenswert wäre; immerhin gibt es in der Hauptstadt zwei kleinere Blätter in deutscher Sprache, von denen das eine einmal, das andere neuerdings zweimal wöchentlich erscheint.

Die deutsche Kolonie in Mexiko ist ihrem Charakter nach keineswegs mit denjenigen in den Vereinigten Staaten irgendwie in Vergleich zu stellen. Während der Deutsche in der letztgenannten Republik meistens so rasch wie möglich seiner Nationalität entsagt und Bürger seiner neuen Heimat wird, ist dies bei dem Deutschen in Mexiko nur sehr selten der Fall. Gewiß hat in früheren Jahren mancher wohl seine Reichsangehörigkeit infolge von Nachlässigkeit, Unkenntnis der Förmlichkeiten oder wegen der Abgelegenheit seines Wohnsitzes verloren, die es ihm unmöglich machte, sich persönlich mit dem zuständigen Konsulat in Verbindung zu setzen; aber selbst diese sind in ihrem Herzen und ihrer Gesinnung deutsch geblieben und haben niemals gezögert, wenn es sich darum handelte vaterländische Bestrebungen zu fördern, bei großen Unglücksfällen in Deutschland den Geschädigten mit Geldmitteln zu helfen oder bei Sammlungen zugunsten patriotischer Unternehmungen reichlich zu spenden. Glücklicherweise wird ja das neue Gesetz über die Reichsangehörigkeit diesen allen es ermöglichen, auch in juristischem Sinne wieder deutsch zu werden.

Aber die meisten Deutschen in Mexiko, besonders diejenigen der jüngeren Generationen, achten ihre Nationalität hoch und sind stolz darauf, Deutsche zu sein. Sie vergessen bald, daß sie einmal Bayern, Preußen, Hamburger, Koburger waren und fühlen sich nur noch als Deutsche, wenn sie auch darüber nicht die Liebe zur engeren Heimat verlieren. Trotzdem nun die Deutschen in Mexiko fast stets ihre Nationalität eifersüchtig bewahren und sich nur in seltenen Ausnahmen naturalisieren lassen, genießen sie doch unter den Mexikanern große Achtung, wenn sie auch nicht gerade beliebt sind, denn dazu ist ihr Wesen zu sehr von demjenigen der Eingeborenen verschieden. Geachtet werden sie aber wegen ihrer Ehrlichkeit und ihres Fleißes, und weil sie es vermeiden, sich in innerpolitische Händel zu mengen. Außerdem verstehen sie

es im allgemeinen gut, die Söhne des Landes richtig zu behandeln, was keineswegs zu den leichtesten Aufgaben gehört. Dazu kommt, daß der Deutsche im Gegensatz zum Engländer und Amerikaner, meistens rasch die Sprache des Landes lernt und seine Sitten respektiert; deshalb sind selbst die Amerikaner in vielen Fällen gezwungen, sich der Deutschen als Agenten für den Verkauf ihrer Waren zu bedienen.

Wer die Darlegungen auf den vorhergehenden Seiten mit einiger Aufmerksamkeit verfolgt hat, wird sich darüber klar geworden sein, daß das Schicksal Mexikos den Deutschen keineswegs gleichgültig sein kann. Wir dürfen dabei nicht nur nach den Ziffern des Ausfuhr- und Einfuhrhandels urteilen; an und für sich bedeuten ja die 50 Mill. *M* deutscher Einfuhr und die 20 Mill. *M* Ausfuhr nach unserem Vaterlande für den deutschen Handel und die deutsche Industrie wenig; was für uns in erster Linie in Betracht kommen muß, ist die Zukunft. Was aus Mexiko werden kann, das haben die letzten 30 Friedensjahre wenigstens annähernd gezeigt. Seit 1877 hat sich der Handel ungefähr versechsfacht, betrug doch zu jener Zeit die gesamte Ausfuhr nur etwa 100 Mill. *M*, während er 1911 auf etwa 600 Mill. *M* angewachsen war. Geradezu erstaunlich ist das Wachsen der Produktion an edlen Metallen gewesen, und während man früher fast nur den Silberbergbau kannte, hat heute bereits der Abbau einer ganzen Reihe nicht edler Metalle begonnen; aber nur begonnen, und es ist noch nicht abzusehen, wie weit sich der Bergbau in Mexiko in Zukunft entwickeln wird. Wer hat noch vor 10 Jahren sich ernsthaft mit dem Vorhandensein mexikanischen Petroleums beschäftigt, obwohl dessen Existenz schon seit etwa 50 Jahren bekannt war? Und heute? Heute steht Mexiko unter den Petroleum produzierenden Ländern bereits an dritter Stelle! Mächtig gehoben haben sich auch Ackerbau und Viehzucht, und sie sind sicherlich noch einer viel größeren Entwicklung fähig als selbst der Bergbau. In den letzten Jahren hatten moderne landwirtschaftliche Methoden langsam begonnen sich einzuführen, und was die damaligen Versuche gelehrt hatten, ist keineswegs verloren gegangen, wenn auch die rasche Weiterentwicklung durch die politische Not aufgehalten worden ist. Gerade die Möglichkeit einer großartigen Entwicklung mexikanischen Ackerbaues ist für Deutschland von höchster Wichtigkeit, nicht bloß der Ausfuhr der Produkte nach Europa wegen, sondern auch wegen der notwendigen großen maschinellen Anlagen für Stauwerke und Kraftanlagen sowie der kleineren, aber außerordentlich zahlreichen maschinellen Einrichtungen zur Bewässerung, für welche gerade die Entdeckung großer Petroleumlager im Lande selbst von größter Bedeutung werden wird. Mexiko kann in den meisten Teilen der Republik ohne künstliche Bewässerung keinen Landbau im großen betreiben. Wenn also die Bevölkerung in der bisherigen Weise wächst und ein Teil der riesigen Latifundien mit der Zeit parzelliert und kolonisiert wird, so muß unbedingt eine Modernisierung des Ackerbaues eintreten und damit eine ganz erhebliche Steigerung der Einfuhr. Ähnlich steht es mit der Viehzucht. Schon in den letzten Jahren hat man eifrig begonnen, die einheimischen Rassen durch Kreuzung mit Zuchttieren zu verbessern und die Zahl zu vermehren, auch dazu wird man eine große Anzahl künstlicher Wasserstellen, besonders im Norden und Zentrum der Republik brauchen. Dabei ist in Betracht zu ziehen, daß mit dem wachsenden Reichtum der kleinen Grundbesitzer auch der Verbrauch ungeheuer steigen wird, was wiederum einen günstigen Einfluß auf die Einfuhr haben

muß, denn, wie schon früher dargelegt, wird die einheimische Industrie noch auf lange Zeit hinaus nicht imstande sein, die Bedürfnisse des Landes zu befriedigen. Alles spricht dafür, daß gerade der Norden und das Mittelstück des Landes sich sehr rasch in heute noch ungeahnter Weise entwickeln werden, und damit ist keineswegs gesagt, daß der Zuwachs an Handel ohne weiteres nur den benachbarten Vereinigten Staaten zugute kommen wird; dafür sorgt schon die Rührigkeit der deutschen Industrie und des deutschen Kaufmannes. Ich kann aus eigener Erfahrung bezeugen, daß man selbst unmittelbar an der amerikanischen Grenze in den mexikanischen Läden eine große Anzahl deutscher Erzeugnisse trifft, und zwar ist das nicht nur im Osten der Fall, wohin die Waren leicht von den atlantischen Seehäfen aus geschafft werden können, sondern dasselbe habe ich bis zu einem gewissen Grade sogar im allerentlegensten Teil des Nordens Mexikos, nämlich auf der niederkalifornischen Halbinsel gefunden. An jeder Vergrößerung der mexikanischen Einfuhr wird Deutschland seinen wohlgemessenen Anteil haben.

Aber auch der mexikanische Ausfuhrhandel wird für Deutschland immer wichtiger werden. Die Republik liefert uns eine ganze Anzahl von Rohstoffen, die wir nicht selber erzeugen und auch nicht aus unseren Kolonien erhalten können. Sie sendet uns ferner auch verschiedene Genußmittel (Kaffee, Tabak), die wir nicht selber produzieren können, die uns aber trotzdem zum Bedürfnis geworden sind. Aber nicht nur was Deutschland selber verbraucht, kommt dabei in Betracht; für viele mexikanische Produkte sind die Deutschen die Zwischenhändler Mitteleuropas, was nicht nur unserem Handel, sondern auch unserer Schiffahrt zugute kommt. Auch diese Ausfuhr wird sich steigern; es gibt in Mexiko eine Menge tropischer Produkte, welche heute noch kaum Gegenstand der Ausfuhr bilden, deren Kultur aber verbessert werden wird und die dann sicher einen europäischen Markt finden; ich denke hierbei in erster Linie an tropische Früchte, wie die Banane, die heute bereits beginnt, in Europa zum Volksnahrungsmittel zu werden. Mexikos Bananen sind heute größtenteils nicht zur Ausfuhr geeignet, aber sobald die gangbaren Sorten angebaut sein werden, wird die Ausfuhr rasch wachsen.

Die Anlage deutschen Kapitals kann sich heute noch bei weitem nicht mit der Frankreichs, Englands und der Vereinigten Staaten messen, aber sie hat doch in den letzten Jahren bedeutend zugenommen. Der Deutsche begann sich schon an industriellen Unternehmungen und besonders auch am Bergbau mehr als in früheren Zeiten zu beteiligen. An der Ausbeutung der Petroleumfelder hat Deutschland überhaupt noch keinen Anteil, aber es spricht alles dafür, daß es auch hierin nicht zurückstehen will. Das deutsche Kapital ist im allgemeinen zu vorsichtig und zurückhaltend, als daß es in entfernten Ländern großen Einfluß gewinnen könnte; die unternehmungslustigeren Amerikaner und Engländer laufen ihm dabei den Rang ab, und Deutschland kommt meistens zu spät. Auch das hat sich in den letzten Jahrzehnten ja bereits gebessert, aber es läßt sich nicht leugnen, daß das deutsche Kapital die Vorteile nicht auszunutzen verstanden hat, welche ihm durch das Vordringen des deutschen Kaufmannes in alle Teile der Welt geboten worden sind.

Man darf auch nicht vergessen, daß die Unruhen auf jeden Fall vorübergehend sein werden. Das Land ist zu groß und zu reich, die ausländischen Inter-

essen sind zu bedeutend, als daß nicht auf die eine oder andere Weise Ruhe und Ordnung von neuem im Lande eintreten müßten. Damit wird aber auch die innere Entwicklung einen neuen Aufschwung nehmen. Diese ist nur langsam vor sich gegangen. Das ist zum großen Teil auf die Zusammensetzung der Bevölkerung zurückzuführen, zum anderen aber auch darauf, daß die Nation noch sehr jung ist und ein wirkliches Nationalgefühl sich erst ausbilden muß. Man darf nicht vergessen, daß Mexiko der Rasse und der Sprache nach von Mittel- und Südamerika nicht wesentlich verschieden ist, solche Unterschiede können sich erst mit der Zeit herausbilden. Solange alle diese Länder noch Kolonien der spanischen Krone waren, trachtete man natürlich eher danach, die Unterschiede auszugleichen; jetzt, nachdem sie gesonderte Staaten bilden, wird sich die Eigenart bei jedem ganz von selbst herausbilden. Alle diese Nationen haben bei Beginn ihrer Unabhängigkeit nichts tun können, als die politischen Einrichtungen fremder Staaten nachzuahmen, ohne ihre eigenen Verhältnisse besonders zu berücksichtigen. Das wird mit der Zeit anders, und jedes Land wird seine politische Organisation und Verwaltung seinen Sonderbedürfnissen langsam anpassen. Ebensowenig wie Mexiko einfach die politische Ordnung der Vereinigten Staaten auf sich übertragen konnte, ohne schwer darunter zu leiden, ebensowenig konnte man ihm eine Monarchie aufdringen, ohne es in seinem Innersten aufzuwühlen, wie das Beispiel des wohlmeinenden, aber unglücklichen Maximilian gezeigt hat. Mexiko ist heute noch in einer politischen Entwicklung begriffen; daß diese in anderer Weise als in Europa oder den Vereinigten Staaten vor sich geht, darf uns nicht daran irre machen, daß auch hier schließlich ein politischer und sozialer Gleichgewichtszustand das Ende sein wird, ebenso wie dies in verschiedenen südamerikanischen Nationen der Fall war.

Sobald aber Mexiko wieder zur Ruhe gekommen sein wird, muß es einen ungeheuren wirtschaftlichen Aufschwung nehmen; zu dieser Erwartung berechtigen allein schon die großen natürlichen Reichtümer des Landes. Dann wird es aber auch geistig sich entwickeln müssen. Bisher war die Regierung fast ausschließlich darauf angewiesen, den materiellen Aufschwung zu fördern, schon aus Mangel an Mitteln. Das Budget der Föderalregierung betrug selbst in den letzten Jahren nicht viel über 100 Mill. Pesos jährlich, gewiß eine äußerst geringe Summe bei einem Lande von mehr als 15 Mill. Einwohnern. Dazu kam, daß ein großer Teil dieser Einkünfte auf die Bezahlung der Zinsen einer für dieses Budget recht hohen Staatsschuld verwendet werden mußte. Diese beträgt annähernd 500 Mill. Pesos*), was für ein Land von 15 Mill. Einwohnern allerdings nicht übermäßig viel ist. Das niedrige Budget erklärt sich einerseits durch eine etwas veraltete Steuerwirtschaft, anderseits aber auch durch die große Zahl wirtschaftlich wenig kräftiger Existenzen (die gesamten Vollblutindianer und die ihnen nahestehenden Mestizen); durch Hebung des Wohlstandes im Lande mußte auch die Steuerkraft wachsen, was die Regierungszeit des Präsidenten Porfirio Diaz klar gezeigt hat. Ein großes Übel war auch das Überwiegen großer Latifundien, deren Boden nur zu einem Teil wirtschaftlich ausgenutzt wurde; das in den letzten Jahren zutage tretende Bestreben, diese zu parzellieren und in die Hände kleiner Landwirte

*) Es möge an dieser Stelle bemerkt werden, daß ein nicht geringer Teil dieser Schuld in Deutschland auf den Markt gebracht worden ist.



zu bringen, ist also im Grunde auf einen ganz richtigen Instinkt zurückzuführen, nur muß dabei berücksichtigt werden, daß das nicht in allen Fällen möglich ist. Da, wo große Bewässerungsanlagen nötig sind oder wo Viehzucht betrieben werden muß, können kleine Besitztümer unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht bestehen. Diese Aufgabe wird eben mit der Zeit gelöst werden müssen, und die Folge wird eine bedeutende Kräftigung der Finanzwirtschaft sein. Sobald aber die Einnahmen der Regierung bedeutend wachsen, wird sie sich auch nicht mehr auf die Förderung des materiellen Aufschwunges beschränken, sondern auf eine geistige und kulturelle Hebung des Volkes hinzuwirken suchen. Ein solches Bestreben zeigte sich bereits in den letzten Regierungsjahren des Präsidenten Porfirio Diaz, doch waren das nur tastende Anfänge. Sobald ein neuer Aufschwung des Landes einsetzt, sollte Deutschland alles tun, um seiner Kultur einen unmittelbaren Einfluß auf das geistige Leben Mexikos zu verschaffen. Theoretisch steht heute noch das ganze geistige Leben Mexikos im Banne französischer Kultur, und tatsächlich wird in neuerer Zeit von seiten Frankreichs vieles getan, um diese geistigen Bande zu stärken, weil es sich über deren weitreichende Folgen wohl klar ist. Wenn man aber näher zusieht, so erkennt man bald, daß Frankreichs Einfluß in den letzten 10 Jahren abgenommen hat, und daß an seine Stelle in vielen Beziehungen die Vereinigten Staaten getreten sind. Sehr viele angesehene mexikanische Familien schickten ihre Kinder zur Erziehung nach den Vereinigten Staaten, und das junge Geschlecht begann ein starkes Werben für amerikanische Zivilisation und amerikanische Methoden; diesem Bestreben haben erst die letzten politischen Ereignisse vorläufig ein Ende bereitet. Es besteht aber für mich nicht der geringste Zweifel daran, daß die Vereinigten Staaten, wenn erst wieder Ruhe eingetreten ist, die Arbeit von neuem aufnehmen werden. Ferner muß man berücksichtigen, daß in neuerer Zeit auch Spanien gewaltige Anstrengungen macht, um die lateinisch-amerikanischen Nationen sich wieder zu nähern, was ihm durch die gemeinsame Sprache und Sitten sehr erleichtert wird. Alles, was sich im geistigen Gegensatze zu den Vereinigten Staaten fühlt, fördert bewußt oder unbewußt dieses Bestreben des Mutterlandes. Deutschland genießt in Beziehung auf Wissenschaft und Heereswesen ein so allgemeines Ansehen, daß es ihm nicht schwer fallen sollte, auch in Mexiko kulturellen Einfluß zu gewinnen, wenn es eben die gleichen Anstrengungen wie Frankreich macht. Dazu gehört allerdings auch eine bessere Berichterstattung in den mexikanischen Zeitungen, die, wie schon oben gesagt, heute fast ausschließlich durch französische und spanische Telegraphenbureaus bedient werden, bei deren Nachrichtendienst natürlich Deutschland sehr schlecht wegkommt.

Bedingung für all dieses ist die Rückkehr des Friedens in das Land, denn nur auf dieser Grundlage kann eine wirkliche gedeihliche Entwicklung vor sich gehen. Sind einmal Ordnung und Ruhe wieder eingekehrt, so braucht Mexiko kaum noch viel Hilfe von außen, denn es ist mit natürlichen Reichtümern so sehr gesegnet, daß die Wunden, welche es sich selbst geschlagen hat, rasch heilen werden.

Russische Erfahrungen über die Verwundetenversorgung im heutigen Seekriege.

Nach dem russischen Original bearbeitet
von Oberstabsarzt Dr. Blau, Regimentsarzt des 2. Garde-Feldartillerie-Regiments.

Die ärztlichen Erfahrungen in den russisch-japanischen Seekämpfen 1904 bis 1905 haben eine Anzahl Arbeiten gezeitigt, unter denen die des Marinearztes Dr. Augustowski ohne Frage eine sehr große Beachtung verdient. Sie ist als eine Serie fachmännischer Aufsätze in der russischen Zeitschrift „Der Marinearzt" („Morskoi Wratsch") veröffentlicht worden.

Da diese russischen Erfahrungen in der wichtigen Frage der Verwundetenversorgung nicht nur ärztliche Gesichtspunkte berühren, sondern vieles enthalten, was auch für die Kommandobehörden und andere leitende Persönlichkeiten wissenswert ist, weil es teils bisherige Auffassungen stützt, teils dies und jenes entkräftet oder einschränkt, was noch nicht überall der Feuerprobe unterzogen war, so erscheint die Veröffentlichung gerade in der „Marine Rundschau" wünschenswert und vielleicht fruchtbringend für weitere Kreise.

An der Hand der Einteilung, wie sie Augustowski gewählt hat, kann ein Bild von den russischen Erfahrungen gewonnen werden.

Kapitel I.

Gefechtsverbandplätze.

A. Auswahl und Anzahl der Plätze.

Der „Perewjasotschnij-Punkt", „Verbindepunkt", wie er in der russischen Armee und Marine genannt wird, soll im nachstehenden kurz mit „Verbandplatz" bezeichnet werden.

Die „vorderen Verbindepunkte" und „Hauptverbindepunkte" entsprechen unseren (Armee-)Truppenverbandplätzen und Hauptverbandplätzen. Die Marine rechnet damit nicht. Auf die Vorteile, wie sie im Kriege an Land vorliegen, nämlich die Fortsetzung der Hilfeleistung durch rückwärtige Formationen, die Evakuation (Abschiebung der Kranken) nach bestimmten Abschubzentren und die Unterbringung in großen Lazaretten, deren Standort zum Gefechtsfelde verschieblich ist, auf das alles muß im Seekriege verzichtet werden.

Die Verhältnisse sind und bleiben auf den Rahmen des Schiffslazaretts beschränkt, und dieses bietet nicht annähernd so günstige Arbeitsbedingungen. Die Verwundungen sind in hohem Prozentverhältnis schwererer Art, die Zahl der Ärzte, das Personal und Material sind begrenzt, der Raum ist gering, die Evakuation äußerst schwierig. Anderseits gestatten die Verhältnisse bei günstigem Verlauf des Gefechts unmittelbare Eingriffe, wie z. B. Laparotomien, welche an Land erst bei den rückwärtigen Sanitätsformationen möglich sind. Außerdem kann und muß man an Bord in der Lage sein, alles vorauszusehen und einen festen Plan zu machen, was im Landkriege nicht immer durchführbar ist.

An Bord ist schon tagelang vor der Schlacht alles in ständiger Nervenspannung und jederzeit steht eine Minenexplosion, ein Torpedoangriff oder dergl. zu erwarten. Da wirkt nun schon die Überzeugung, daß jeder Mann zu jeder Zeit auf Hilfe und Versorgung rechnen kann, beruhigend und trägt gewiß manchmal indirekt zum Gelingen einer Schlacht bei.

Auf den alten Kriegschiffen, welche noch keine Dampfmaschinen hatten, war der gegebene Platz für den Verbandplatz der mittlere, weite und tiefe Teil des Schiffes. Die heutigen Schiffe erfordern andere Plätze, und zwar unbedingt zwei Verbandplätze, da es oft unmöglich ist, einen Mann vom Vorder- nach dem Achterschiff zu transportieren.

Die Frage, ob über oder unter der Wasserlinie, ist bisher verschieden behandelt worden. Im japanisch-chinesischen Kriege 1894/95 war auf japanischen Schiffen der Verbandplatz nur 5mal unter der Wasserlinie, 11mal in der Offiziermesse, 19mal im Zwischendeck, 3mal auf dem Oberdeck. Drei Plätze hatte nur 1 Schiff, zwei Plätze hatten 14 und einen Platz 12 Schiffe. Die inneren Arbeitsbedingungen waren zum Teil durch Dunkelheit und Unzugänglichkeit verschlechtert (Suzuki). Aber auch bei Lage des Verbandplatzes über der Wasserlinie waren die Ergebnisse zum Teil ungünstig, da Verluste an Ärzten und Personal sowie große Materialschäden vorkamen (auf „Idsumo", „Hi-Yei" u. a.).

Man kommt daher von selber darauf, zeitweilig den Verbandplatz zu verlegen. Die Einrichtung von zwei Plätzen hat den Vorteil, daß der eine bei Vernichtung des anderen als Rückhalt dienen kann. In jedem Falle aber muß der Ort für die Anlage sorgfältig vorher bestimmt werden. Wie wichtig die Auswahl ist, lehrte u. a. der spanisch-amerikanische Krieg von 1898. Auf den spanischen Schiffen wehrten sich die Verwundeten gegen den Transport nach den Verbandplätzen aus Furcht, bei einem Schiffsunglück zu ertrinken. Auf „Infantin Maria Theresia" entstand eine Revolte unter den Verwundeten, welche verlangten, nach oben gebracht zu werden. Auf dem Kreuzer „Oquendo" aber erstickten die Verwundeten im Rauch.

Die Erfahrungen am Jalu (17. September 1894) und bei Santiago (3. Juli 1898) hatten in den russischen Marineärzten den Wunsch nach gesicherten Verbandplätzen wachgerufen. 1897 berichtete in diesem Sinne Bensenger, und in einer Ausarbeitung für den Belegungsplan von Schiffen wurden Dezember 1897 dementsprechende Forderungen nach gepanzerten und für die Verwundeten bequem gelegenen Verbandplätzen gestellt. Praktisch berücksichtigt wurde diese Frage in Rußland zuerst beim Bau der Schiffe „Pereswjät" und „Osljabja", welche unter der Wasserlinie geeignete Räume eingebaut erhielten.

Zur weiteren Bearbeitung der Frage, welche Anforderungen an einen Verbandplatz an Bord zu stellen seien, setzte die General-Medizinalverwaltung der Marine eine Kommission unter dem Leibchirurgen Murinow ein, welche zu folgenden Ergebnissen kam. Zu verlangen ist: 1. Ein geschützter, bequemer und nicht überhitzter Raum; 2. Mindestfläche 25 Quadratarschin (rund 13,5 qm) bei der gewöhnlichen Zwischendeckhöhe; 3. genügender Raum für die abzufertigenden Kranken vor und gleich nach dem Verbinden; 4. starke künstliche Ventilation; 5. reichlich Licht sowie 2 Lampen am Operationstische; 6. kalte und heiße Frischwasserleitung; 7. Ausrüstung mit Operations- und Verbandmaterial, Telephon usw.

Wie wenig diese Forderungen beachtet wurden, lehrte am 4. Juli 1900 bei den Taku-Forts eine Explosion auf „Giljak“, wo nach Entzündung eines Geschoßkastens für die Verwundeten ein Verbandplatz in der Offiziermesse errichtet wurde, trotzdem sich unterhalb derselben ein doppelt so großer Geschoßkasten wie der in die Luft geflogene und zwei Schritt davon das Minenlager mit Pyroxylinfüllung befanden. Die Wahl dieses Verbandplatzes war durch die „Lage der Offizierkammern“ und andere Umstände bestimmt worden.

In Frankreich hatten die Erfahrungen des japanisch-chinesischen Krieges zur Folge, daß man Verbandplätze im gepanzerten Zwischendeck der für den Fernen Osten bestimmten Schiffe „Alger“ und „Isly“ einbaute.

Der englische Marinechefarzt Kirker und der französische, Leo, sind für Verbandplätze unter der Wasserlinie.

Von deutscher Seite machte, wie Augustowski anführt, seinerzeit Runkwitz auf dem XIII. Internationalen Kongreß zu Paris Vorschläge, welche etwa den Murinowschen Gesichtspunkten entsprochen haben sollen.

Die Admirale Sir Bowden Smith, England, und Makarow, Rußland, traten gleichfalls für gedeckte Verbandplätze ein, aber überall stieß man sich an das Hindernis des Raummangels.

Erst die neuesten russischen Kriegschiffe, darunter der in Toulon gebaute „Zessarewitsch“, erhielten gute und brauchbare, mit allem Notwendigen ausgestattete Operationslazarette eingebaut.

Im russisch-japanischen Kriege selbst waren aber die Verhältnisse noch mangelhaft. So sehr die Notwendigkeit aller obengenannten Punkte in die Augen springt, so mußte doch der Geschwaderarzt des Stillen Ozean-Geschwaders, Gubarew, noch sehr ungünstig über die Verbandplätze des Port Arthur-Geschwaders berichten, teils wegen der schlechten Lage, teils wegen Unbenutzbarkeit, Raummangels, ungenügender Ventilation und Transporterschwerung. Ähnlich lagen die Dinge auch unter Admiral Rojestwenski im II. Geschwader. Bei der Ausreise von Kronstadt waren unter 19 Schiffen nur 2 mit vorbereiteten Verbandplätzen ausgerüstet.

Die Berichte aus den Seegefechten bei Tschemulpo und vor Port Arthur, zusammengestellt von den Schiffsärzten, besagen:

Schiffsarzt des „Warjag“: Das Lazarett, unter dem Gefechtsdeck unterhalb der Wasserlinie gelegen, mit Ausstattung von der amerikanischen Fabrik von Krampe, erwies sich als ungeeignet zur Benutzung, unbequem zu erreichen, eng, ohne Heißwasser, schlecht ventiliert, ohne Unterkunft für die bereits Verbundenen, ohne Abfluß, ungenügend beleuchtet. Es mußten 4 Verbandplätze im Batteriedeck errichtet werden, die aber ständig im Feuer lagen, so daß um das Lazarett herum die Kugeln einschlugen.

Kreuzer „Bajan“ hatte zwei Verbandplätze, vorn im Baderaum und hinten in der Offiziermesse; Linienschiff „Ssewastopol“ nur einen im Baderaum, welcher von allen Seiten geschützt war, aber mangels Lüftung unter hohen Temperaturen zu leiden hatte. Auf „Pallada“ war der rollenmäßig vorgesehene Verbandplatz ungeschützt. Dem an seiner Stelle benutzten Baderaum fehlten alle nötigen Eigenschaften. Ein 2. Platz wurde im Reservewohnraum des Kommandanten errichtet. Auf „Bogatyr“

lag der Operationsraum unter der Wasserlinie, außerdem waren vorübergehend zwei Verbandplätze im Batteriedeck. Auf „Bojarin" wurde das — ungeschützte — Schiffslazarett als Verbandplatz benutzt. Auf „Retwisan" waren nach der Explosion am 26./27. Januar 1904 Verbandplatz und Lazarett voll Wasser. Später sind sie nicht nur durch einen zweiten Platz ergänzt, sondern bei der Ausbesserung des Schiffes auch mit dicken Panzerplatten an den Seiten und oben geschützt worden. Am 28. Juli nahm „Retwisan" wieder am Gefecht teil, wobei die Panzerung mehrfach verletzt wurde. Auf „Poltawa" lag der Verbandplatz im Baderaum, bei einer Temperatur von 55°, unerträglich erhitztem Fliesenboden und so unbequemem Zugang, daß die Tragen kaum hinein konnten. Im Gefecht am 28. Juli war er wegen Hitze und Gefährdung unbenutzbar und wurde ins Zwischendeck verlegt. Auf „Gremjaschtschi" lag der Verbandplatz im Kommandantenwohnraum ungeschützt, ein einziges Geschoß konnte das ganze Personal vernichten. Auf „Amur" wurde die Offiziermesse benutzt. Über „Askold" berichtet der Schiffsarzt, daß der einzige einigermaßen geschützte Platz, wo niemand hinkam, der enge und dunkle Unterwassertorpedoraum gewesen sei. Temperatur 50 bis 60° C.

Nur „Zessarewitsch" besaß einen besonders angelegten Verbandplatz achtern im Zwischendeck unter Panzerschutz mit Nebenraum für 50 Mann. Als Nachteil wird erwähnt, daß der Raum gegen den Vorratsraum nicht hermetisch abschließbar war und die Luftzufuhr durch das Batteriedeck führte. Die Absaugeventilation war reichlich. Im Gefecht wirkte der Platz sehr beruhigend. Die Leute atmeten auf, viele kehrten auf ihren Posten zurück. Auf „Pobjäda" war der Platz durch Seiten- und Traverspanzer geschützt, er wird vom Schiffsarzt als genügend groß und als gut ausgestattet bezeichnet. Auf „Pereswjät" war er zwar gut geschützt, aber praktisch schlecht verwertbar, so daß an seiner Stelle zwei andere Plätze angelegt wurden (durch Minenapparate eingeengt, mit unbequemen Zugängen, im Achterdeck zu weit abgelegen, zu heiß und schlecht ventiliert; kein Nebenraum, wo eine Sichtung der Zugänge möglich war, so daß die Ärzte immer wieder abgerufen werden mußten).

Die Erfahrungen aus den Schlachten vom 14./15. Mai und 1. August sind folgende:

„Rurik" errichtete seinen Verbandplatz im gepanzerten Baderaum. Die Temperatur betrug dort bis zu 50° C.; Dämpfe und Gase von explodierenden Geschossen füllten den Raum. Er wurde in die Offiziermesse verlegt, welche von Geschossen schwer beschädigt wurde.

Auf „Rossija" lag der Platz hinter der Panzerung der Kohlenbunker im Baderaum, er war zu heiß, nicht ventiliert, von oben nicht geschützt und ohne Nebengelaß. Es wurden Ergänzungsplätze errichtet vorn und achtern im Batteriedeck und in den Wohnräumen des Kommandanten und der Deckoffiziere. Auf „Gromoboi" war der Verbandplatz gleichfalls im Baderaum und zentral gelegen, was vom Schiffsarzt sehr gelobt wird. Nachteile: von oben ungeschützt; Umfang zu gering, so daß die Gänge zum Verbinden benutzt wurden; überhitzt, ohne Ventilation; keine Süßwasserleitung; Lage über der Küche. Die Errichtung eines Hilfsverbandplatzes wurde verlangt und durchgeführt.

„Oleg“ erhielt bereits beim Bau einen Verbandplatz im Vorschiff unter dem Panzerdeck. Nachteile: unter ihm das Lager der 15,2 cm-Geschosse; Raum nur für 4 bis 5 Verwundete; Zugang nur durch eine Luke, die knapp einen Mann durchließ. Vorteile: gute elektrische Beleuchtung und ausgiebige Ventilation; Fliesenfußboden mit Ablauf. Ein zweiter Platz wurde achtern in der Offiziermesse errichtet. Während des Gefechts schlug hier ein Splitter die Seitenpanzerung ein, dann wurde der Raum durch ein Ventilationsrohr halb unter Wasser gesetzt, wobei viel Verbandmaterial verdarb. Die Verwundeten im Schiffslazarett und am Hilfsplatz litten schwer unter den Geschossen, zwei wurden getötet.

„Almas“ hatte zwei Verbandplätze. „Irtysch“ hatte keine vorbereiteten Räume, der Schiffsarzt legte einen Platz mittschiffs im Zwischendeck an. Nachteil: ungeschützt und über einem Lagerraum von 12 t Pyroxylin errichtet.

Auf „Aurora“ litt der rollenmäßig vorgesehene Platz unter hoher Temperatur, unverhältnismäßiger Lüftung mit großer Absaugung bei geringer Propulsion und unter dem Lärm ständig arbeitender Maschinen. Es wurden zwei andere Plätze im Batteriedeck ausgesucht, die aber ungeschützt waren und mit Netzen, Hängematten u. dergl. abgedeckt wurden. Einer derselben erhielt zahlreiche Geschoßsplitter, welche zu Verletzungen von Sanitätspersonal führten.

Auf „Dmitri Donskoi“ waren 2 zwar ungeschützte, aber geräumige, gut beleuchtete und gut zugängliche Plätze. „Orel“, „Alexander II.“, „Ssuworow“ und „Borodino“ hatten besonders eingebaute Verbandstellen, die gut beleuchtet, isoliert von den Maschinen und mit Nebengelassen ausgestattet waren. Nachteile: hohe Temperatur bis 58° C, nach Anstellen der gesamten Ventilationseinrichtungen bis 47° C., Zugang nur durch eine enge Treppe. Die Ärzte dieser Schiffe errichteten während der Schlacht den Verbandplatz um das Heiligenbild herum, da dies mittschiffs stand und alle Zugänge durch Stahltrossen geschützt waren.

„Schemtschug“ hatte 2 Verbandplätze, einen in der Offiziermesse und einen im Zwischendeck. Da erstere voll Kohlen lag, errichtete der Schiffsarzt einen Platz in dem ungeschützten Kommandantenwohnraum; es fehlte an Beleuchtung und Ventilation. — Auf „Wladimir Monomach“ wurden 3 Plätze eingerichtet, einer im Bootsmannshellegat unter dem Zwischendeck, ein zweiter im Baderaum, der dritte im Kommandantenwohnraum. Der Zugang erfolgte durch breite Treppen, der Panzerschutz aber war unvollständig. — „Admiral Ssenjawin“ hatte 2 Plätze, einen vorn hinter dem Kohlenraum, den anderen unter dem achteren Panzerturm.

Auf „Admiral Uschakow“ wurden 2 fliegende Verbandplätze errichtet, einer im Offiziergang unter dem achteren Panzerturm, der andere im vorderen Baderaum. Dieser erhielt während des Gefechts 2 Schüsse in der Wasserlinie, das Personal ging mit dem ganzen Material nach dem achteren Platz. — Der rollenmäßig vorgesehene Operationssaal konnte nicht benutzt werden, weil durch die Luken Kugeln und Splitter einfielen, weil die unbeweglichen elektrischen Lampen beim Abfeuern der 25,4 cm-Geschütze platzten und weil von den drei Wänden nur eine aus Metall, die andern aus Holz und daher feuergefährlich waren.

„Ssissoi Weliki“ hatte den Hauptverbandplatz im Baderaum und einen Hilfsplatz für Leichtverwundete im gepanzerten Teil des Zwischendecks. Während des Gefechts

schlugen Geschosse in die unter dem Hauptplatz gelegenen Kasematten, wobei Gase in den Baderaum drangen, die beide Ärzte und das Personal vergifteten. Das Schiff blieb ohne jede Hilfe. — „Osljaba" besaß einen besonders gebauten Verbandraum unter Panzerschutz. So prachtvoll er ausgestattet war, wurde er doch als Operationssaal kaum benutzt. Er lag neben der mittleren Maschine im Wohndeck. Die Temperatur während der Schlacht war weit über 25° C. Da eine Menge Gerät dort aufgehäuft war, blieb für die Verwundeten so wenig Platz, daß man sich nicht umdrehen konnte. — Der zweite Platz war im Baderaum errichtet, wo man schnell einen elektrischen Ventilator angebracht hatte. Der erste Platz wurde bereits im Beginn des Gefechts verlassen und ins Zwischendeck verlegt.

Auf „General-Admiral Apraxin" wurde ein Operationsraum im Steuermannshellegat errichtet, er war aber unbrauchbar, so daß man gezwungen war, entweder auf Tischen hinter dem Panzerschutz des Zwischendecks zu verbinden oder unter dem Panzerturm, welcher der Gefechtsseite gegenüberlag. — Auf „Swetlana" waren 1 besonderer Verbandplatz und 2 zeitweilige Plätze für erste Hilfeleistung errichtet. Für den Fall ihrer Entwertung im Gefecht waren noch zwei Ergänzungsplätze vorgesehen. Der allgemeine Nachteil dieser Plätze war der Mangel an Schutz, da das Schiff ungepanzert war.

Eine Zusammenstellung der im russisch-japanischen Kriege mitwirkenden russischen Schiffe, einschließlich der bei Tsuschima gesunkenen, ergibt, daß

unter der Wasserlinie panzergeschützte Verbandplätze besaßen	4	Schiffe,
„ „ „ Verbandplätze ohne Panzerung	3	„
oberhalb der Wasserlinie im Baderaum	11	„
„ „ „ in der Offiziermesse	7	„
„ „ „ im oberen Batteriedeck	5	„
„ „ „ im Zwischendeck	15	„ ;
es besaß 4 Verbandplätze	1	Schiff,
„ besaßen je 3 Verbandplätze	6	Schiffe,
„ „ „ 2 „	11	„
„ „ „ 1 Verbandplatz	13	„

Verbandplätze mit Panzerschutz unter der Wasserlinie von einer Beschaffenheit, daß die Ärzte in voller Gefahrlosigkeit für sich und für ihre Verwundeten arbeiten konnten, besaßen nur die Linienschiffe „Zessarewitsch", „Retwisan", „Pobjeda", „Orel" und die 3 Schiffe desselben Typs, welche bei Tsuschima sanken. — Ohne Nachteile waren nur die Verbandplätze auf „Zessarewitsch".

Daß auch bei den Japanern die Verhältnisse nicht besser gewesen sind, glaubt Augustowski aus einem Bericht des japanischen Flotten-Medizinalinspekteurs schließen zu sollen, den er im Auszug mitteilt (Temperaturen über 50 bis 60° C. usw.). Auch über andere Einzelheiten — Zerstörung der Apotheke auf dem Flaggschiff „Mikasa" und Beschädigung von Verbandplätzen — wird Klage geführt.

Auf Grund aller dieser Verhältnisse werden nunmehr folgende Forderungen für die Verbandplätze auf Schiffen aufgestellt:

1. Der Platz muß von den übrigen Schiffsräumen isoliert und für Unbefugte nicht zugänglich sein; in ihm dürfen sich keine Maschinen oder Mechanismen für andere

Zweige des Schiffsbetriebes befinden. Die Anlage muß so gehalten sein, daß der Raum schnell in sterilisierten Zustand gebracht werden kann.

2. Der Verbandplatz muß an einem geschützten Ort, mit Panzerung sowohl oben wie seitlich versehen sein, wobei die Kriegserfahrung gelehrt hat, daß gefüllte Kohlenräume einen guten Schutz abgeben können.

3. Der Platz muß von allen Seiten zugänglich sein, sowohl von Oberdeck, wie von unten aus den Maschinen- und Kesselräumen. Die Treppen müssen breit sein und Plattformen besitzen, auf denen man sich mit der Trage umdrehen kann; zum Transport von Schwerkranken muß eine Hebemaschine vorhanden sein, die zweckmäßig gegen Sprengstücke geschützt und von einem Manne leicht zu handhaben ist.

4. Zu dem Platz müssen 2 Türen führen, die eine als Zugang, die andere zum Abtransport der Verwundeten; dies schützt vor Wirrwarr und Zeitverlust.

5. Der Platz muß so geräumig sein, daß in ihm Arzt, Feldscher, Sanitär und Verwundeter Raum haben. Rauminhalt nicht unter 283 cbm, einschließlich der Ausstattung.

6. Die Beleuchtung muß möglichst gut sein, elektrisch, und als Reservebeleuchtung Lichter und Laternen. Da die allgemeine Schiffsleitung zerstört werden könnte, muß auf dem Verbandplatz eine Umschaltstation vorhanden sein, damit die Beleuchtung an eine Reserveleitung angeschlossen werden kann.

7. Die Lüftung des Platzes muß besonders und genau den Bedürfnissen der Verwundeten und des Sanitätspersonals angepaßt, auch möglichst von der allgemeinen Anlage isoliert sein. Die Saugöffnungen müssen so konstruiert sein, daß keine giftigen Gase und kein Rauch eindringen können; zu diesem Zweck sollen sie in genügender Höhe am nächsten Mast emporgeführt werden; die eine Saugöffnung soll unter der Decke des Raums, die andere am Fußboden liegen.

8. Der Fußboden des Verbandplatzes soll leicht abwaschbar sein und guten Abfluß haben, schlecht Wärme leiten und keine Flüssigkeiten (Blut, Wasser usw.) durchlassen.

9. Die Wasserzufuhr muß reichlich bemessen sein. Außer Röhren mit warmem und kaltem Wasser muß noch eine Reservezisterne mit Frischwasser vorhanden sein, falls die Schiffsleitung versagt.

10. Neben dem Hauptverbandplatz bedarf es noch eines Hilfsplatzes, welcher geräumig, geschützt, leicht zugänglich, gut gelüftet und beleuchtet, nicht verunreinigt, genügend mit kaltem und heißem Wasser versehen und für Hilfeleistung gut ausgestattet sein soll.

Dieser Platz muß im entgegengesetzten Teile des Schiffes liegen. Er soll den Hauptplatz entlasten und anderseits, wenn dieser zerstört wird, eine Fortsetzung der Arbeit ermöglichen.

11. In der Nähe muß ein genügend großer Unterkunftsraum liegen, wo die Verwundeten auf das Verbinden warten und sich danach bis zum Schluß des Gefechts aufhalten können.

Formatzuri erkennt die Schwierigkeit einer Erfüllung dieser Anforderungen in Friedenszeiten an und schlägt deshalb vor: Beim Bau des Schiffes einen solchen Raum konstruieren, ihn mit allem ausstatten, in Friedenszeiten die Ausrüstung an

das Sanitätsdepot oder an die Schiffskammer abgeben, den Raum anderweitig benutzen, bei Beginn der kriegerischen Aktionen aber desinfizieren und ihn mit dem ganzen Inventar ausstatten.

Einer der Kommandanten aus dem letzten Kriege schlägt folgendes vor: Friedensmäßig für jedes Schiff, je nach dem Typ, die Zahl der Verbandplätze bestimmen, wobei die Ärzte und der Artillerieoffizier unter der Leitung desjenigen Kommandanten, welcher im Kriege die Führung des Schiffes übernimmt, ihre Erklärungen abgeben. Die Ergebnisse werden für alle Schiffe eingetragen und ergeben die notwendigen Zahlen für den Kriegsfall.

Beide Vorschläge verdienen einen Versuch.

B. Die Ausstattung des Verband-(Operations-)platzes.

In diesem Abschnitt werden die Ausdrücke Gefechtslazarett, Gefechtsoperationsplatz, -raum und Verbandplatz oft im gleichen Sinne gebraucht.

Der Gefechtsoperationsraum auf „Zessarewitsch" war vorzüglich ausgestattet, u. a. mit einem eisernen Operationstisch, zweistöckigem Ständer, Instrumentenschrank, Flaschen für Lösungen, Nickelsterilisator nach Doyen, Nickelschalen. Ein großer Sterilisator von Lequeux, Paris, arbeitete mit strömendem Dampf, Innencylinder 55 cm hoch, Durchmesser 40 cm, brauchbar für Mantel- und Kleidersterilisation, Beleuchtung durch 150kerzige Nernstlampen, Waschtisch mit heißer und kalter Frischwasserleitung. Zur Schlußdesinfektion der Hände zwei Schalen am Operationstisch.

Für die andern, nicht so ausgerüsteten Schiffe bestimmten die Schiffsärzte nach Möglichkeit die Ausstattung, welche mehr oder weniger vollkommen ausfiel. — An Arzeneilösungen wurden vorrätig gehalten Morphium, Kokain, Benzin, Kampfer, Valerianatinktur, Spiritus, Xeroform; ferner waren Watte, Mull, Binden usw. vorhanden.

Die Mengen waren ausreichend, wie von fast allen Ärzten betont wird. Die Verteilung auf „Warjag" wird besonders gelobt, wo vier Kästen von 1 : 0,5 m mit Fächern für jede Sorte Verbandzeug, zurechtgeschnittenen Pappschienen und lokalanästhetischen Mitteln an verschiedenen Stellen aufgestellt waren. Auf „Aurora" waren acht ähnliche Behältnisse vorhanden.

Verworfen wird die Anhäufung von Material an einem einzelnen Punkte, die Kästen müssen leicht transportierbar sein.

Sterilisatoren für strömenden Dampf besaßen fast alle Schiffe. Großer Wert wurde auf die Wasserversorgung des Operationsraums gelegt; auf „Orel" wurden vor dem Gefecht fünf große Frischwasserbehälter darin aufgestellt. Wo der Verbandplatz im Baderaum lag, waren die Verhältnisse noch besser. Auf „Pereswjät" wurden von vornherein beide Badewannen gefüllt.

Die „fliegenden" Plätze wurden mit Apothekenkästen ausgestattet, welche fertige Verbände enthielten.

Von Ventilationen konnte nur die künstliche, meist elektrische, in Frage kommen, da alle Luken und Schotten geschlossen wurden. Sie war stellenweise zu schwach, die Temperatur zu hoch, 34 bis 36° C. Augustowski gibt an dieser Stelle die Forderungen Fomatzuris für die Ausstattung des Operationssaals wieder.

Kapitel II.

A. Die Organisation des Transports und der ersten Hilfe. Schutzmaßregeln für die Mannschaft.

Zur Verfügung der Ärzte stehen im Gefecht nicht nur Sanitäre und Träger, sondern auch die rollenmäßig bereitgestellten Leute des Kommandos, unbeschäftigte Mannschaften, wie Jüngen, Schreiber, Köche, Signalmaate. Mit den Feldscheren zusammen bilden sie die Sanitätsabteilung des Schiffes.

Zu den Krankenträgern werden 4 v. H. des Kommandos gerechnet und im Transport während des Artilleriekampfes ausgebildet. Sie lernen Verbände anlegen und tragen eine Tasche mit Verbandmitteln.

Die Zahl wird aber praktisch zum Teil als unzureichend bezeichnet. Schon 1898 hat der Flotten-Medizinalinspekteur Kudrin gefordert, daß auch friedensmäßig ein ständiges Hilfskommando bestehen müsse, so gut wie es eine Feuerlöschgruppe, Lecksuchgruppe usw. gebe. Infolgedessen wurde in der russischen Flotte außer den Krankenträgern noch ein Kommando für erste Hilfe und Transport ausgebildet und an jedem Geschütz ein Verbandsack aufgestellt, auch das Personal in den Geschütztürmen dementsprechend unterrichtet.

In der Schwarzmeer-Flotte wird seit langem nach Kudrin verfahren. Während des Krieges im Fernen Osten ließen die Geschwader Rojestwenskis während der artilleristischen Übungen stets die Krankenträger auch an Treppen, Brücken und Türmen praktisch exerzieren.

Der ausgebildete Mann heißt „Tragengast“ und hat 2 Tragen in Ordnung zu halten, der zweite Mann wird in der Regel aus den Hilfsmannschaften genommen.

Die Verteilung der Tragen war auf „Pereswjät“: 10 im oberen Batteriedeck, 10 im unteren, 2 in der Nawjeßna (Hängemattenraum?) und 2 auf den Verbandplätzen. — Auf „Irtysch“ wurden die 12 Krankenträger verteilt: 4 im Spardeck, je 2 auf der Back, Brücke und Achterdeck, 2 an der Luke zum Verbandplatz. Auf „Gromoboi“ waren 8 Tragenaufstellungsplätze und 12 Träger vorgesehen. — Der Handtransport, welcher bei der Ausbildung fleißig geübt wird, bewährte sich besonders auf „Wladimir Monomach“, wo 20 Krankenträger arbeiteten. — Auf „Warjag“ waren die 8 Träger mit 4 Tragen auf dem Oberdeck so verteilt, daß je 2 sich in der Offiziermesse, 2 auf den vorderen Verbandplätzen und 2 im Panzerdeck befanden.

Die Selbsthilfe und gegenseitige Hilfe wird in der russischen Marine schon seit 1898 geübt, sie gewann im letzten Kriege reichlich Boden. Anleitungen dafür waren besonders auf „Aurora“ und „Orel“ gegeben worden; „Swetlana“ bildete fast das ganze Personal in der ersten Hilfeleistung aus. Bei dem Minendetachement vor Port Arthur war jeder Matrose ausgebildet.

Zur Bereitstellung von Verbandmaterial waren an verschiedenen Punkten Segeltuchtaschen mit sterilisierten Binden, Tüchern und Mullstücken und auch elastische Binden verteilt, außerdem Pakete mit Soda, Provenceröl und Borvaselin. Stellenweise wurden gedruckte Anweisungen ausgegeben. — Auf „Orel“ wurden 1500 Verbandpakete in 30 Kästen verteilt und an verschiedenen Stellen niedergelegt. Während

der zweimonatigen Reise fanden ärztliche Belehrungen statt. — Auf „Almas" befanden sich bei jedem Geschütz Taschen mit 6 Verbänden und einem elastischen Schlauch.

Eine weitere Pflicht war die Fürsorge bei Verbrennungen. Im Kessel- und Maschinenraum wurden vor jedem Auslaufen Eimer mit Sodalösung aufgestellt; auf „Wladimir Monomach" befanden sich in den Verbandtaschen Kleiderscheren und Tourniketbinden zur Blutstillung. Auch befanden sich 3 Infusionsapparate an Bord. — Verschiedene Schiffe führten Kautschukdrains oder fingerdicke Gummischläuche mit und verteilten sie an das Sanitätspersonal („Aurora") oder mit den Verbandpaketen („Gromoboi").

Fast täglich wurde Probealarm gemacht und die Bereitschaft der Sanitätsabteilung geprüft, auch allerhand Aufgaben gestellt. Beispiel für die Einteilung: 1) 10 Mann reinigten die 3 Verbandräume und befreiten sie von allem hindernden und splitterfähigen Material; 2) 1 Mann bedient die Beleuchtung und deren Reservekörper; 3) 2 Mann füllten alle Gefäße mit Wasser; 4) 2 Mann (Sanitäre) stellten den Operationstisch nebst Zubehör auf; 5) 2 Mann wurden zum Transport der Verbandkästen, der Wäsche, Binden usw. angestellt; 6) 2 Feldschere zum Heraustragen des chirurgischen Materials verwendet; 7) Krankenträger zum Tragenempfang angestellt, Hilfspersonal an die Blechkästen und sonstigen Sonderposten.

Diese Arbeitsarten bewährten sich später im Gefecht von Tsuschima sehr; von „Bajan" wird rühmend erwähnt, daß bei nächtlichem Alarm wegen vermeintlichen Angriffs am 20. Januar die Verbandplätze in 35, am 26. bei dem Minenangriff der Japaner in 12 Minuten fertiggestellt waren. Auf „Admiral Uschakow" wird sogar von 2 bis 3 Minuten gesprochen. Auf „Dmitri Donskoi" konnte der Verbandplatz nach 5 Minuten Verwundete aufnehmen. Auch auf „Schemtschug" soll dessen Aufschlagen weniger als 5 Minuten gedauert haben.

Schon seit den Seekriegen 1894/95 und 1898 war bekannt, daß eine große Anzahl von Verletzungen durch Splitter von Sprengstücken, Holz- und Metallverkleidungen usw. zu erwarten ist. Es wurde daher vor der Begegnung mit dem Feinde nicht nur alles überflüssige Material von Bord beseitigt, sondern es wurden auch durch Wände von Tauwerk und Hängematten, die vor dem Gefecht durchfeuchtet wurden, Schutzvorrichtungen angebracht. Stellenweise wurden auch Sandsäcke dazu verwendet. Der Erfolg wurde besonders auf „Rossija" sehr dankbar empfunden.

Aus diesen und den vergleichsweise herangezogenen japanischen Erfahrungen wird die Berechtigung zu dem Satze abgeleitet, daß *die ganze Besatzung des Schiffes in der ersten Hilfe ausgebildet werden muß*, eine Anschauung, zu welcher nach dem Kriege 1904/05 auch die ausländischen Flotten gelangt seien. *Augustowski* führt dafür an: Deutsche Flotte: Erlaß vom 4. März 1908; Vereinigte Staaten: Anleitung für Schiffs- und Artillerieübungen § 27 5; Verfügungen der englischen Admiralität, Erlaß vom 24. Mai 1905. In der französischen und italienischen Marine sollen ähnliche Verordnungen bestehen.

B. Methoden des Verwundetentransports an Bord.

Aus verschiedenen Marinen werden als Gerät zum Transport nicht marschfähiger Verwundeter genannt:

1. Hebemaschine zum Herablassen vom Mast zum Gefechtsdeck, von da ins Schiffslazarett. 2. Millersche Tragen. 3. Kombinierte Tragen aus Metall und Bambusrohr. 4. Auffret-gouttières. 5. Gorgas und Loydsche Bettstelle, Magetsche Hängematte. 6. Mowllscher Patentsessel. 7. Macdonaldsche Hängematte. 8. Kirkerscher Schlitten. 9. Hängematte nach Guezenec, nach Guès. 10. Millerscher Sessel. Thibaudier, S-förmig.

Im russisch-japanischen Kriege wurden von den Schiffsärzten vielfach Segeltuchtragen hergestellt, und zwar aus Matrosenhängematten, an welche nur zwei Riemen zum Durchstecken von Bambusstäben angenäht zu werden brauchten. Solche Tragen hatte „Wladimir Monomach“ 20, „Gromoboi“ 24, „Rossija“ 20, „Rurik“ 30, „Schemtschug“ 5, „Pereswjät“ 24, „Almas“ 12, „Pallada“ 8, „Bojarin“ 2, „Retwisan“ über 20, „Irtysch“ 6, „Oleg“ 10, „Orel“ 50 usw. — Auf „Warjag“ war eine Hängematte zum Hinablassen ins Panzerdeck eingerichtet, vom Vormars herab erfolgte der Transport auf Händen, vom Großmast zuletzt durch Anseilen unter den Achseln und direktes Hinablassen in Taljen auf Deck. — „General-Admiral Apraxin“ verfügte zu diesem Zweck über besondere mit Leinen versehene Säcke.

„Rurik“ benutzte zum Hinablassen durch die Luken und zur Überführung in die Boote Tragen nach Kapitän Mechan. Sie bestanden aus breiten Holzbrettern mit einer Stütze für die Füße und Segeltuchschnallvorrichtung für den Körper. Zur Beförderung der Verwundeten auf steilen Treppen wurden besondere Tragen nach dem früheren Oberstabsarzt des „Bogatyr“, Dr. Brshenski, benutzt. Sie bestehen aus Segeltuchsäcken mit Haarmatratze und Wachstuchverkleidung und können von einem Mann auf den Rücken genommen werden.

Auf „Gromoboi“ wurden die Verwundeten durch Handtransport befördert. — Auf „Zessarewitsch“ wurden die vorher planmäßig verteilten Tragen in der ersten Minute des Gefechts zertrümmert, so daß auch hier mit der Hand transportiert werden mußte. — Auf „Retwisan“ waren reichlich Tragen verteilt, die Verwundeten kamen aber meist selbständig an, die Schwerverwundeten wurden auf Händen herbeigetragen. Zum Vertikaltransport dienten Tragen nach amerikanischem Muster, d. h. Bretter mit Widerlager für Füße und Schultern und breiten Gurten für Brust und Beine mit verstärkten Schnallvorrichtungen in der Taille.

Es folgen dann Beschreibungen der japanischen Tragen.

Kapitel III.

A. Die Rolle und Tätigkeit der Schiffsärzte während der Schlacht.

Die Frage, ob der Arzt den Verbandplatz verlassen und Hilfe leisten oder an Ort und Stelle bleiben soll, ist eine ständige Streitfrage zwischen Theoretikern und Praktikern des Seekrieges.

Dr. Palomas, welcher bei Santiago auf „El Marqués“ Arzt war, sagt: Dem Arzt gebietet niemand, zu gehen und am Kampfort zu helfen, aber er tut dies aus freien Stücken. Er soll es jedoch nicht tun, denn das Leben des Arztes ist in solcher Zeit zu nötig, als daß es aufs Spiel gesetzt werden darf.

Der russische Geschwaderarzt Dr. Gubarew verlangt, daß der Arzt im Gefecht sich auf dem Verbandplatz befinden soll. Er darf durchs Schiff nur dann gehen, wenn der Verwundetenzuzug aufhört, weil niemand mehr zum Tragen da ist.

Es folgen dann die Bestimmungen der französischen und englischen Marine. Erstere weisen während des Kampfes den Ärzten den Verbandplatz als Aufenthaltsort an, bis der Kommandant sie an bestimmte Orte beruft; in den Gefechtspausen und nach dem Kampfe werden sie durch Signal zur Tätigkeit gerufen und treffen dann ihre Anordnungen. Über die Verhältnisse bei der englischen Marine schreibt der Marinearzt Beadnell: Beim Arzt ist es anders als beim Offizier, der sofort zu ersetzen ist, wenn er fällt. Es ist falsch, wenn der Arzt im Gefecht an Deck ist, und ebenso falsch sind die Anschuldigungen, daß es unmenschlich oder nicht männlich sei, wenn er nicht oben ist, und falsch ist auch die Behauptung, daß jeder Matrose überall und sofort versorgt werden müsse. Der Arzt hat unten zu bleiben, bis das Gefecht vorüber ist.

Auf den russischen Schiffen wird es so gehandhabt, daß die Ärzte auf den Verbandplätzen sind, verteilt im Vor- und Hinterschiff, falls zwei Verbandplätze vorhanden; wenn nur ein Platz vorhanden, sind beide Ärzte dort. Die Mannschaft geht immer dahin, wo sie sicher ist, den Arzt anzutreffen. Auf „Orel" sind die Ärzte am 14. Mai bis abends an Deck gewesen und haben im Feuer verbunden. — Die Kreuzer I. Klasse haben 2 Ärzte, aber auf anderen, gleichfalls großen Schiffen, wie „Pereswjät", „Aurora" und „Dmitri Donskoi" war nur einer vorhanden, und auf diesen einen Arzt kamen 50, 60 bzw. 100 Verwundete, was eine große Erschwerung der Arbeit bedeutet. Bei starkem Zusammenströmen von Verwundeten konnte der Arzt knapp die Blutstillung kontrollieren; zum Entfernen selbst oberflächlich sitzender Splitter war weder Zeit noch Platz. Eine Registrierung oder Beschreibung der Verletzungen war völlig ausgeschlossen.

Bei 17 Verwundungen auf „Wladimir Monomach" konnte der Arzt überall zur Stelle sein, bei 88 auf „Aurora" und 103 auf „Pereswjät" war dies ausgeschlossen. Auch auf „Admiral Uschakow" mußte sich die Hilfe auf Blutstillung beschränken. Statt Narkose wurde zum Teil lokale Kokaïnanästhesie vorgenommen. Der Arzt von „Rossija" sagt, daß im Gefecht die Leichtverwundeten wieder gefechtsfähig gemacht, die Schwerverwundeten aber nur so weit versorgt wurden, daß die Wunde in einen Zustand kam, welcher einen günstigen Verlauf versprach. „Rossija" hatte 169 Verwundete, 47 Tote, „Dmitri Donskoi" 69 bzw. 65. Die Leichtverwundeten verbanden Feldscher und Sanitär, die Schwerverwundeten wurden zum Arzt gebracht. Auf „Almas" machte man vier Amputationen, auf „Orel" eine, sowie Ligaturen der art. poplitea, femoralis, tibialis, brachialis und eine enucleatio bulbi.

Auf „Rurik" ging der Arzt mit in die Feuerfront. Verwundet 20, untergegangen 308. — Auf „Warjag" war keine Zeit zum Registrieren von Verletzungen. Es fiel niemandem ein, nach Namen und Herkunft zu fragen. Die Hilfeleistung duldete keinerlei Aufschub, auch streng chirurgisch konnte nicht verfahren werden, nur schnelles Abwaschen oder Bedecken der Wunden und Entfernung der oberflächlichsten Splitter war möglich. — 95 Verwundete, 33 Tote.

Auf „Retwisan“ konnte wegen der überaus schnellen Zugänge ebenfalls nur erste Hilfe geleistet werden. 61 Verwundete, 7 Tote. — „Osljabja“ war 55 Minuten im vernichtenden Gefecht. Die 2 Ärzte und 2 Feldschere waren nur imstande, die 80 Verwundeten, so gut es ging, vorläufig zu versorgen. — Auf „Gromoboi“ konnten sich die Ärzte nur den schweren Fällen widmen Die leichten mußten in der Hand des Unterpersonals bleiben. 192 Verwundete, 92 Tote.

Außer der Wundversorgung wurden häufig Äther- und Kampferspritzen, bei Schwerverwundeten wurde Morphium gegeben, was wegen der schlaferzielenden Wirkung sehr segensreich war. Weitgehender Gebrauch wurde von Wein gemacht, welcher rein oder mit Wasser vermischt gegeben wurde. In den Gefechtspausen wurden die Verbände nachgesehen und sonstige Maßnahmen geprüft.

Die Schlüsse aus diesem Abschnitt sind folgende:

1. Der Platz des Arztes ist der Verbandplatz. Nur in Ausnahmefällen („Irtysch“, „Orel“, „Rurik“) darf er zur ersten Hilfeleistung sich selbst der Gefahr aussetzen.

2. Der Hauptstrom der Verwundeten ist auf den Verbandplatz gerichtet. Bei Zugängen von 40 bis 100, welche auf einen Arzt angewiesen sind, kann nur das Dringlichste geleistet werden; alles andere ist bis nach dem Gefecht zu verschieben. In Pausen sind ausnahmsweise Operationen möglich.

3. Befinden sich mehrere Ärzte an Bord, so leitet der älteste unbedingt den ganzen Hilfsbetrieb. Die Ärzte bekommen die schweren, das Unterpersonal die leichten Fälle.

Der Grundsatz der Dezentralisation ist vertreten durch Träger, Anbringung von Schutzmaterial, Verteilung von Verbandzeug u. dgl.

B. Die Tätigkeit der Ärzte nach der Schlacht.

Nach der Schlacht (z. B. Schantung am 28. Juli 1904) erfüllten die russischen Ärzte folgende Aufgaben:

Zweite Sortierung der Verwundeten, Absonderung der schwereren Fälle und genauere Untersuchung; notwendige zweite Verbände, Entfernung von Splittern, Anlegen von Schienen und Hebung der Kräfte durch innere Medikation, bessere Unterbringung, Verpflegung u. dgl. — Abgabe der Toten an Land oder zur Bestattung auf See.

Einige Schiffe konnten ihre Verwundeten schon am nächsten Tage in die Landhospitäler bringen (Port Arthur-Geschwader, 6 Schiffe), andere mußten noch 2 bis 10 Tage auf See bleiben, und die Ärzte konnten sich dann vollauf ihren Kranken widmen; es wurde ein Tagesdienst — 50 v. H. des Sanitätspersonals zum Pflegen, 50 v. H. zum Verbinden — eingeteilt und von früh bis abends, 10½ Stunden gearbeitet; gelobt werden feuchte Verbände nach vorheriger Tamponade der Wunden mit Jodoformtampons. Die Gesamtsumme von Verbänden belief sich auf „Aurora“ auf 202, die Summe der täglichen Verbandwechsel auf 100 bis 120.

Nach der Schlacht bei Tschemulpo nahm „Pascal“ 42 Verwundete von „Warjag“ auf. Dort waren 2 russische und 1 französischer Arzt tätig. In 3½ Tagen

wurden 26 Operationen, davon 13 mit Chloroform, einschließlich 3 Amputationen aus vitaler Indikation gemacht.

„Gromoboi“ fuhr nach der Schlacht am 1. August 1904 nach Wladiwostok und mußte sich auf neue Kämpfe gefaßt machen. Von 1[30] nachts bis 8 Uhr abends und am nächsten Tage von 7 bis 1 und 2 bis 9 wurde durchgearbeitet. Am 3. Tage vor Wladiwostok schloß die Arbeit infolge Ausschiffung der Verwundeten abends 8 Uhr.

Auf „Rossija“ wurden noch in derselben Nacht die Schwerverletzten in die Admiralswohnräume gelegt, wo zwar große Zerstörung herrschte, aber frische Luft und Wasserversorgung war. Während der ganzen Zeit bis zur Ankunft in Wladiwostok wurde die Arbeit fortgesetzt. Am Tage nach der Schlacht entstand in verschiedenen Räumen ein starker Verwesungsgeruch von dem Blut. Es bedurfte der energischsten Maßregeln, Losreißen des Linoleums, Abseifen mit heißem Wasser, Sublimatdesinfektion, um das Schiff endlich nach 3 Tagen davon frei zu bekommen.

Die Anwendung des Röntgenapparates. Alle russischen Schiffe I. Klasse waren mit einem Röntgenapparat ausgerüstet. Meist war dieser im Raum für drahtlose Telegraphie untergebracht, wobei zur Erzeugung der X-Strahlen eine Ruhmkorffsche Spirale, die für die Telegraphie dient, benutzt wurde. Im Anfang des Krieges befand sich in Port Arthur an Land kein Röntgenapparat, so daß die Verwundeten an Bord von „Pobjäda“ gebracht werden mußten. Ausgiebiger Gebrauch wurde von dem Apparat auf „Pereswjät“ und „Aurora“ gemacht. Zum Schutze während des Gefechts wurden die Röhren mit Watte umwickelt und die Kästen an einen geschützten Ort gebracht.

Bei den Durchleuchtungen taten die in den Wunden steckenden Jodoformtampons gute Dienste; sie warfen einen Schatten, welcher die Orientierung sehr erleichterte. Sobald ein Splitter, Knochenstück oder Bruch gefunden wurde, stellte der Untersuchende (Dr. Krawtschenko) den Apparat ab, entwarf bei Lampenlicht eine Zeichnung und ließ ihn zur Bestätigung noch einmal angehen. — In Manila übernahm „Aurora“ die Durchleuchtung der Kranken vom „Schemtschug“ und „Oleg“, da das sonst vorzügliche Röntgenkabinett des Hospitals Manila wegen Maschinendefekts nicht gebrauchsfähig war.

Kapitel IV.

Die Eigentümlichkeiten der Seegefechte hinsichtlich Verlust und Verwundung.

Die Wunden im Seegefecht unterscheiden sich dadurch von denen des Landkrieges, daß es sich fast nie um Kugel-, sondern eigentlich immer um Spreng- oder Splitterverletzungen handelt und daß bei der großen Eingangsöffnung die Gesamtheit des Gewebes zerrissen zu werden pflegt. „Solche Wunden, wie man sie zu verbinden bekam“, schreibt der Schiffsarzt von „Warjag“, „habe ich nicht nur niemals gesehen, sondern auch niemals zu erleben gedacht. Was für eine Binde soll man anlegen, wenn ganze Glieder abgerissen und Brust- oder Bauchhöhle aufgerissen sind?“

Die Splitterverletzungen haben einen besonderen Charakter, sowohl im weichen, wie im Knochengewebe, nämlich den der Zerreißungen. Auf „Warjag“ waren alle Wunden verschmutzt und zum Teil mit Kleiderfetzen durchsetzt. Das Schiff war am 27. Januar 1904 ausgelaufen und die Mannschaft daher sehr warm und dick angezogen.

Der Schiffsarzt dringt darauf, als auf eine unabweisliche Notwendigkeit, daß die ganze Mannschaft vor dem Gefecht rein und leicht bekleidet werden soll.

Der Einschuß war gewöhnlich kleiner als der Ausschuß. Bisweilen fanden sich auch kleine Öffnungen, in deren Tiefe Geschoßsplitter von der mehrfachen Größe des Einschusses steckten. Anderseits ließen sich manchmal bei blind endigenden Schußkanälen selbst mit Röntgenstrahlen keine Fremdkörper feststellen, und endlich fanden sich bisweilen bei der Autopsie in den Geweben Splitter, von denen kein Mensch sich erklären konnte, wie sie dahin gekommen waren.

Die Sprengstücke selbst kann man als aseptisch ansehen, aber wenn einmal ein Fetzen aus der Wunde nicht entfernt war, so gab es sicher eine Eiterung. Es wurde sogar der Satz aufgestellt: Wo es eitert, ist ein Fremdkörper; wurde er beseitigt, so trat Vernarbung ein.

Die Zahl der Wunden an einem Körper schwankt bis zu mehreren Dutzenden, ja Hunderten; ein Matrose auf „Schemtschug" hatte 200 Verletzungen. Die Größe gestaltete sich sehr verschieden, von den Dimensionen eines Körnchens bis zur völligen Verstümmelung. Die Gesamtzahl der Wunden ist daher im Seekriege weit höher als auf dem Lande. Zu den schwersten gehörten die Kopfverletzungen, wenn z. B. der Unterkiefer abgerissen war oder der obere Teil der Orbita, so daß das Auge mit Nerv und Muskeln prolabierte. Als leichter Natur galten die Holzsplitterverunreinigungen, da sich das Holz gewöhnlich auffaserte und in kleinen Stücken mit der Blutung herauskam, so daß man es mit den Fingern bei der Blutstillung wegnehmen konnte. Manchmal gab es auch seltene Fremdkörper, so bei einem Offizier auf „Dmitri Donskoi" drei Zwanzigfrankstücke in einem Gesäßschuß, welcher durch die Tasche gegangen war.

Ferner findet man häufig umfangreiche Verbrennungen; auf „Giljak" kamen 40 vor, wovon 14 (35 v. H.) zum Tode führten. Da man nicht allen zugleich helfen konnte, ließ der Schiffsarzt alle Bettücher aus den Offizierkammern nehmen, in die Sodaeimer eintauchen und um die Verletzten herumwickeln.

Auf „Gromoboi" kamen in der Schlacht 6, auf „Ssilnij" 15 Verbrühungen vor, davon 4 schwere, 3 leichte und 8 tödliche.

Den Pulvergasen, welche die japanischen Schimose-Geschosse entwickelten, fielen auf „Ssissoi Weliki" beide Ärzte zum Opfer (siehe unten). Die Gase wirken besonders stark im geschlossenen Raum, erzeugen Schwäche, Atemnot, Übelkeit und führen oft zum Verlust des Bewußtseins. In günstigen Fällen verschwinden diese Symptome nach Tagen.

Die Eigentümlichkeit der Wunden, die Wirkung der Gase und die Vielfältigkeit der Verletzungen ist von mehreren Schiffsärzten beobachtet und beschrieben.

Bericht von „Warjag": Die Schußkanäle verliefen oft äußerst wunderlich, z. B. Wunde in der Backe — Splitter in der dicken Nackenmuskulatur, Wunde am Gesäß — Splitter am Schulterblatt; bei einem Mann wurden 100 Splitter aus den Wunden entfernt. — Bericht von „Orel": Kommandant durch einen Nackenschuß verwundet, außerdem kleine Öffnung im rechten Schulterblatt; ein großer Splitter, welcher Lunge, Magen und Leber durchschlug und beim Herausziehen noch so heiß war, daß er eine Hautverbrennung der Hand erzeugte, Tod am 16. Mai, 7^{40} abends; außerdem 8 Verbrennungen, davon 3 des ganzen Körpers mit tödlichem Ausgange. — Bericht von „Pereswjät": 1 Offizier und 2 Mann hatten jeder gegen 20 Wunden; auf „Rurik"

hatten 175 Mann zusammen 345 Wunden, davon war betroffen: Kopf 33mal, Schulter 42, Vorderarm 19, Handwurzel 25, Schenkel 40, Schienbein 40, Fuß 24, Gesäß 16mal. — Bericht von „Dmitri Donskoi": Zahlreiche Wunden oft an allen vier Gliedmaßen; der Tod einiger Verwundeter am ersten Tage ist aber nicht anders zu erklären, als durch seelische Erschütterung, da sie weder Blutverlust noch ernste Verletzungen erlitten hatten. — Auf „Aurora" 48 Verletzte mit je 2 bis 10 Wunden; Kommandant getötet, ein Matrose in der Darmbeingegend quer durchschossen, ein anderer mit Kreuzbeinschuß, starb an Lähmung der Blase, des Darmes und der unteren Gliedmaßen. — Auf „Almas" mehrere schwere Wirbelschüsse; auf „Oleg" Bauchverletzungen mit Peritonitis. — Auf den 25 Torpedobooten vor Port Arthur 150 getötet, 136 verwundet mit zusammen 185 Verletzungen. — Auf „Pallada" zahlreiche Vergiftungen durch Gase in geschlossenen Räumen, mit Husten, dunkelbraunem, schaumigem Auswurf, beschleunigter Atmung, schnellem und kleinem Puls, Übelkeit, widerlichem Geschmack; in 2 Fällen tödlicher Ausgang. — Auf „Osljabja" während eines 55 Minuten langen Gefechts 80 Verwundete, davon 25 v. H. schwer (Bauch-, Brust-, Kopfwunden und Brüche), 50 v. H. ernst und 25 v. H. leicht. — Auf „Ssewastopol" durch Minenexplosion 34 Verletzungen; auf „Bajan" 37, davon 1 mit einem Kupfersprengstück von 6 : 13 cm Querschnitt im Gesäß; auf „Rossija" 156 Verletzungen, davon 10 schwer und zahlreiche mit infizierten Wunden.

Über die Verlustziffern verbreitet sich der Bericht dahin, daß nach Suzuki die japanische Flotte von Februar 1904 bis 1906 im ganzen 1891 Tote und 1791 Verwundete gehabt hat, darunter 117 unmittelbar an Verletzungen gestorben. Gesamtverlust aus der Front 3622. Die Einzelheiten des japanischen Berichtes dürften als bekannt gelten. Die Verluste stellen 4 v. H. der Iststärke von 23 506 dar.

Eine Übersicht besagt:

Schlacht	Zahl der Toten	Zahl der Verwundeten	Gesamtverlust
28. Juni 1904	71	155	226
1. August 1904	46	78	124
14. bis 15. Mai 1905	117	582	699

Der Amerikaner Braistedt stellt dann die Verluste im japanisch-chinesischen Kriege zusammen. Sie gipfeln etwa in folgendem: 45,95 v. H. Sprengstück- und Splitterverletzungen, 12,56 v. H. Wunden infolge Zerreißung und Explosion, 9,54 v. H. Schrägschüsse (Aufschläge?), 9,38 v. H. Wunden durch Zusammenwirkung von Gasen, Verbrennung, Eisen- und Holzsplittern, 9,22 v. H. Holzsplitterverletzungen usw.; an letzter Stelle 1,27 v. H. Verletzungen durch Dampf und kochendes Wasser sowie 0,95 v. H. Eisensplitterverletzungen.

Ein Durchschnitt aus den Seekriegen zwischen 1866 und 1895 wird auf 10 bis 35 v. H. Verluste angegeben, wovon 1/3 Tote und 2/3 Leicht- und Schwerverwundete sind.

Das Verlustverhältnis für den japanisch-chinesischen Krieg wird auf 2 bis 29 v. H. auf japanischer, unbestimmt, aber jedenfalls viel höher, auf chinesischer Seite bemessen.

Im spanisch-amerikanischen Kriege verloren die Spanier 60 v. H. ihrer Mannschaften, während die Amerikaner nur 16 Tote und 68 Verwundete hatten.

Der russisch-japanische Krieg wies Schwankungen von 8 bis 50 v. H. auf, im Mittel 30 v. H. Darunter sind jedoch nicht einbegriffen die durch Minen vernichteten Schiffe wie der „Petropawlowsk“ und die Schiffe, welche bei Tsuschima mit der gesamten Mannschaft zugrunde gingen.

Nachstehend die Verlustliste der Russen:

Schiff	Iststärke	Tot	Verwundet	Summe
28. Juli 1904, Schlacht bei Schantung:				
Poltawa	654	17	51	68
Sjewastopol	654	2	69	71
Pobjeda	782	2	37	39
Pereswjät	782	19	103	122
Retwisan	782	7	61	68
Zessarewitsch	782	14	55	69
Pallada	571	4	10	14
Diana	571	9	19	28
Ascold	579	12	54	66
Nowik	336	7	31	38
1. August 1904, Schlacht bei Tsuschima:				
Rurik	722	204	304	508
Rossija	842	47	169	216
Gromoboi	877	92	194	286
Fürst Ssuworoff	1020	928	7	935
Osljabja	1019	528	77	605
Sissoi Weliki	642	69	44	113
Borodino	847	840	—	840
Imp. Alex. III.	847	847	—	847
Nawarin	683	682	1	683
Adm. Apraxin	407	6	14	20
Adm. Uschakow	407	7	93	100
Adm. Sjenjawin	409	11	3	14
Orel	847	47	83	130
Imp. Nicolaus I.	624	27	32	59
Dm. Donskoi	514	65	69	134
Oleg	585	16	98	114
Aurora	578	26	88	114
Wlad. Mon.	495	7	17	24
Tschemulpo:				
Warjag	537	33	95	128
Explosionen bei Port Arthur:				
26. Januar 1904:				
Pallada	571	7	40	47
29. Januar 1904:				
Jenissei	317	89	35	124
30. Januar 1904:				
Bojarin	336	9	—	9
31. März 1904:				
Petropawlowsk	689	636	53	689
Seeschlacht bei Port Arthur:				
26. Januar 1904:				
Bajan	576	7	40	47
Torpedoboote (21 Wimpel während der Belagerungszeit)	1374	136	130	266

Verluste und Verwundungen von Ärzten.

Am Jalu im chinesisch-japanischen Kriege 2 Ärzte getötet, 2 verwundet.

Im spanisch-amerikanischen Kriege 2 spanische Ärzte verwundet, 1 amerikanischer bei Ausübung des Dienstes gefallen.

Im russisch-japanischen Kriege 16 Ärzte gefallen, davon A. N. Wolkowitsch und J. W. Kostromitinow bei der Explosion von „Petropawlowsk“ ertrunken.

Von den 36 Schiffsärzten während der Schlacht am 14. Mai 1905 ertrank über ein Drittel. — Gerettet wurden teils aus dem Wasser, teils von Bord auf Beibooten 15, davon 3 nach siebenstündigem Aufenthalt im Wasser. — Der Assistenzarzt Dr. Ernst v. Braunschweig wurde beim Rettungswerk tödlich verwundet, Aufreißen des Unterleibs und Abreißen eines Beines durch Sprengstücke. Er sagte zu seiner Umgebung: „Beunruhigt Euch nicht, ich bin kein lebender Mensch mehr und will auf dem „Rurik“ und mit dem „Rurik“ sterben.“

Der Tod der beiden Ärzte auf „Ssissoi Weliki“ erfolgte durch Explosion eines einschlagenden Geschosses im Verbandraum. Die Verqualmung erschwerte das Auf-

finden der Türen; der Feldscher, welcher von außen her, mit feuchten Mullkompressen geschützt, in den Raum eindrang und den Oberstabsarzt herausholte, stürzte mit ihm, da ihn auf der Treppe die Kräfte verließen, rücklings wieder hinunter, wurde aber später gerettet; die beiden Ärzte starben am zweiten Tage unter den oben geschilderten Symptomen der Gasvergiftung.

Kapitel V.

Ein Vergleich der Verbandpäckchen und fertigen Verbände im Seegefecht auf den verschiedenen Schiffen der Flotte.

Der letzte Krieg hat die große Bedeutung der Verbandpäckchen gezeigt, welche für die Selbsthilfe bei Verwundungen vorgesehen sind. Einer der Ärzte bezeichnete sie auf der Pirogoffgesellschaft als eine „Epoche des Verbandpäckchens".

Die Erfahrung hatte gelehrt, daß das Armee-Verbandpäckchen für den Seekrieg durch größere fertige Verbände zu ersetzen sei, sowohl wegen der Mannigfaltigkeit, als auch wegen der großen Abmessungen der Wunden, als auch endlich wegen der weitverstreuten Verteilung der Mannschaft im ganzen Schiff.

Die russische Flotte besaß bei Beginn des Krieges aber keine fertigen Verbände, sondern nur für jedes Schiff einen Vorrat von Armee-Verbandpäckchen, welcher für Landungen bestimmt war.

Die Erfahrungen der Schlacht am 27. Januar 1904 taten die äußerste Wichtigkeit dieses Verbandmaterials dar, ebenso taten dies die Kämpfe der später ausgereiften Minenschiffe. Besonders die umfangreichen Verbrennungen, welche bei den Explosionen vorkamen, und sonstige große Verwundungen waren es, welche den leitenden Arzt des Minendetachements, Dr. Köfel, zur Herstellung folgender Verbandpäckchen veranlaßten:

Aus einer Rolle guter hygroskopischer Watte werden Stücke von 26,6 × 22,2 cm herausgeschnitten, hierauf wird ein viermal zusammengelegtes Stück Mull von 22,2 × 17,8 cm aufgenäht. Hierauf 4 Mulltampons, davon 2 harmonikaartig, 2 in Kügelchen zusammengeballt. Dies alles wurde viermal zusammengelegt. Die Binde wurde 7,1 m lang und 8,9 cm breit gewählt.

Fünf Ballen aus Wattebäuschchen, in Mull eingeschlagen und mit Faden umwickelt, vollendeten den Verband. Die fertigen Verbände wurden in Säckchen gesteckt und im strömenden Dampf von 120° sterilisiert.

Außerdem wurden noch besondere Verbände für Verbrennungen auf die Minenschiffe (Torpedoboote) verteilt. Dieselben sind folgendermaßen hergestellt: Aus einem Stück Mull von 17,8 cm × 40,0 cm, welches der Länge nach dreimal gefaltet war, wurde eine Rolle gemacht, dazu eine ebenso lange und breite Rollbinde aus Watte in dünner Schicht; endlich eine 7,1 m lange, 13,3 cm breite weiche Mullbinde, welche auf der Maschine eng zusammengerollt war. Bei Verbrennungen in eine der vorrätigen Lösungen (s. o.) getaucht, reichte eine solche Binde um ein ganzes Bein oder einen Arm oder um Leib und Rücken.

Die Verbände ließen sich leicht anlegen, brauchten innen nicht mit der Hand berührt zu werden und versagten auch bei Nacht, selbst in größter Finsternis, nicht.

Auf den Torpedobooten des Admirals Rojestwenski gab es keine derartigen Verbandpäckchen. „Brawji“ und „Grosnji“ hatten nach der Schlacht am 14. Mai 1905 etwa 40 Verwundete, die in üblem Zustande nach Wladiwostok kamen, was bei guter Verbandausstattung nicht passiert wäre. — Auf den großen Schlachtschiffen stellten die Ärzte das Material in dem großen Schiffssterilisator her und statteten („Warjag“ und „Oleg“) ihre Krankenträger mit entsprechend gefüllten Taschen aus. Auf „Almas“ wurden bei jedem Geschütz, im Zwischendeck und bei den Maschinen Taschen mit 6 fertigen Verbänden niedergelegt. „Aurora“ stellte 300 Verbände her, 12 Finger breit, mit achtfachen Lagen Mull und einer mittleren Watteschicht, außerdem 7 Taschen für die Krankenträger, „Orel“ 1500 Verbandpäckchen mit Paraffinpapierhülle, die auf 30 Kästen verteilt wurden. — „Pereswjät“ benutzte Köselsche fertige Verbände; die Zahl 24 war zu gering, daher wurden Mull und Watte in Stücken auf den Verbandplätzen in hermetisch schließenden Kästen aufgestellt. — „Rossija“ hatte Krankenträgertaschen auf dem ganzen Deck verteilt. — „Gromoboi“ und „Pallada“ besaßen ähnlich eingerichtete Verbände wie die Köselschen, z. T. von drei verschiedenen Größen. — „Retwisan“ hebt aus gleichem Grunde hervor, daß er auf der ganzen Reise keine einzige infizierte Wunde hatte.

Auf „Poltawa“ wurden Säcke mit Verbandpäckchen, deren Zahl etwa 800 betrug, im ganzen Schiff verteilt. „Irtysch“ stellte ähnliche kleinere Verbände her. Außerdem gaben viele Schiffe („Pereswjät“, „Wladimir Monomach“ u. a.) die Armee-Verbandpäckchen aus.

Es folgen dann noch die Beschreibungen des französischen (1906) und des japanischen Marine-Verbandpäckchens.

Französisches Verbandpäckchen. Der Marineminister de Lanessan hat 1902/03 die von Dr. Barthélemy erfundenen Verbandpäckchen eingeführt. Seit 1906 sind alle Schiffe, einschl. der kleinen Fahrzeuge ohne Schiffsarzt, damit ausgerüstet. Es bestehen drei Arten:

		großer	mittlerer	kleinerer
Länge		23 cm	19,0 cm	12 cm
Durchmesser		5,5 cm	4,5 cm	4 cm
Gesamtgewicht		250 g	60 g	40 g.

Hiervon führen Schiffe 1. Klasse mit 600 Mann Besatzung zu größeren Reisen mit: große 100 Stück, mittlere 170, kleine 139, zusammen 409. Mit den in den Lazarettsäcken und Tornistern befindlichen beläuft sich die Gesamtsumme auf 500 Stück. — Das Material, früher antiseptisch (Sublimatmull), wird jetzt in überhitztem Dampf sterilisiert.

Japanisches Verbandpäckchen. Die zu Anfang des Krieges ausgegebenen kleinen Muster erwiesen sich in der Schlacht am 27. Januar 1904 als ungenügend, besonders weil mit ihrer Öffnung zu viel Zeit verloren ging. Suzuki beantragte sofort Ersatz durch größere Päckchen.

Das neue japanische Verbandpäckchen enthält vier Sublimatkompressen von 0,6 m Länge, quadratisch mit Seitenlänge 10 cm zusammengelegt. Sie sind in starkes japanisches Papier eingeschlagen und in einem ziemlich weiten Beutel aus „Schibuka“ untergebracht, einem sehr festen japanischen Papier, das mit einer bitteren Substanz

(Curcuma?) getränkt ist. In dem Beutel befindet sich noch ein dreieckiges Verbandtuch, das Päckchen ist mit Hilfe sterilisierten Klebestoffes hermetisch verschlossen.

Das neue Muster hat sich, da es auch bequem zu öffnen ist, gut bewährt. Die Päckchen werden an geeigneten Orten im Schiff verteilt, außerdem soll jeder Krankenträger vier mit sich führen.

Der Verfasser betont die rechtzeitige Ausstattung, besonders auch der kleinen Schiffe ohne Ärztepersonal (Minen- und Unterseeboote) mit genügendem und geeignetem Material. Zur Herstellung an Bord gehört viel Zeit. Der Schiffsarzt Makarow auf „Orel" berichtet, daß er zu 5000 Verbandpäckchen bei fünfstündiger täglicher Arbeitszeit vier Monate gebraucht habe.

Die Kommission hat daher unter dem Vorsitz des chirurgischen Beirats Kühnast die Einführung von drei Sorten Verbandpäckchen verschiedener Größe für notwendig erklärt und beantragt ihre Einstellung in die Ausrüstungstafel der Flotte.

Kapitel VI.

Evakuation vom Kriegschiff.

Nach dem Seegefecht sollen die Verwundeten nicht an Bord bleiben, da das Schiff plötzlich wieder in See gehen kann. Kleine Beiboote eignen sich aber weniger gut zur Ausschiffung als größere Boote. Ein besonderer Typ spielt keine Rolle, nur müssen die Verwundeten auf den Tragen bleiben können. Die Tragen nach Dr. Ordowski-Tanajewski auf „Retwisan" hatten zu diesem Zweck Metallfüße. Das Einzelverladen von Verwundeten mit Hilfe der Kräne hat den Nachteil, daß die Leute zu lange frei über Wasser schweben müssen. Anzustreben ist, daß an Bord die Boote beladen, dann zu Wasser gefiert und vom anderen Schiff aufgenommen werden.

Was die Rettung aus der Gefahr des Ertrinkens betrifft, so ist hierfür der Typ des Torpedobootes der gegebene und am erfolgreichsten wirkende. Die Torpedoboote haben in den Gefechten und bei Explosionen am 27. und 29. Januar 1904, 31. März und 5. und 12. August vor Port Arthur und Tsuschima bei sinkenden Schiffen am meisten dem Rettungswerk dienen können wegen ihrer Schnelligkeit, geringen Größe, Manövrierfähigkeit, niedrigen Bordwandung und wegen des geringen Tiefganges, welcher größere Gefahrlosigkeit gegen Minensperren bietet.

Beispiele von Ausschiffungen: „Warjag" lief nach der Schlacht von Tschemulpo die dortige Reede an. Fremde Schiffe sandten Barkassen, da die eigenen Boote zerschossen waren. Am Fallreep wurde eine Art lebender Kette gebildet, wodurch die Verwundeten von Hand zu Hand in die Boote gelangten.

Nach der Schlacht bei Schantung wurde den zurückkehrenden sechs Schiffen eine schwimmende Sanitätskolonne entgegengeschickt, welche unter dem Feuer des Feindes 43 Verwundete und alle Toten in das östliche Hafenbecken schaffte. — Als Kreuzer „Rurik" dicht vorm Sinken war, kam das Signal „rette sich, wer kann". Auf dem Schiff bleiben war sicherer Tod. Der Oberstabsarzt sprang mit einer Matrosenhängematte über Bord und wurde nach dreistündigem Schwimmen von einem japanischen Boot aufgenommen. — Am 14. und 15. Mai (Tsuschima) wurden vom „Irtysch"

die Schwerverwundeten auf Tragen, die Leichtverwundeten mit Kohlenkörben in die Barkassen verladen. Dicht am Ufer füllte sich die Barkasse mit Wasser, herbeieilende Dorfbewohner trugen mit den Matrosen die Kranken an Land. — Von „Wladimir Monomach", Beibootstransport. — Als „Ssissoi Weliki" am 15. Mai, 6 Uhr vorm., zu sinken begann, wurden die Kranken und Verwundeten an Deck gebracht; da alle Boote zertrümmert waren, baute man für sie an Deck Flöße, welche einem japanischen Transportschiff zugeführt wurden. Die Gesunden verließen das Schiff schwimmend; wer nicht schwimmen konnte, ging mit zugrunde.

„Admiral Uschakow" sank am 15. Mai 1905. Alles schwamm an den reichlich vorhandenen Rettungsringen. Die Japaner beschossen die Schwimmenden mit Schrapnells auf 40 Kabellängen. Ein Geschoß fiel mitten in einen großen Korkring, an welchem sich 20 Mann hielten. Eine wahre Fontäne von Köpfen, Gliedmaßen und Rumpfteilen spritzte empor. Eine Stunde nach dem Untergang des „Admiral Uschakow" schickten die Japaner zwei Beiboote. Kreuzer „Iwate" nahm 182, Kreuzer „Jakumo" etwa 146 Mann auf. — „Swetlana" hatte von seinen zehn Booten keines mehr brauchbar. Die Verwundeten wurden mit Rettungsringen, Hängematten, Gurten usw. an Deck befördert und von der Back aus ins Wasser gelassen. Die Japaner feuerten bis zum Sinken des Schiffes und dampften ab. Die meisten Schwimmenden ertranken. Erst nach siebenstündigem Aufenthalt im Wasser wurden 28 Verwundete aus 40 Hängematten mit Korkschwimmern gerettet. Gesamtverlust 360 Mann.

Vor dem Untergang von „Dmitri Donskoi" wurden die Verwundeten auf Tragen, Matratzen und Hängematten in Barkassen und Ruderboote hinabgelassen. Viele erreichten schwimmend das Ufer.

Die großen Schwierigkeiten der Transporte hätten vermieden und viele Menschen gerettet werden können, wenn die Hospitalschiffe, welche sich bei den Geschwadern befanden, hätten in Tätigkeit treten können. Leider wurde von ihnen während der Schlacht weder auf russischer, noch auf japanischer Seite Gebrauch gemacht.

Das Begleitzeichen für Verwundete.

In 16 verschiedenen Armeen und Flotten der alten und neuen Welt sind bereits Begleitzeichen bei der Sortierung und Abfertigung von Verwundeten auf den ersten Hilfsplätzen eingeführt.

In Bulgarien, Griechenland, Rußland, Türkei und Serbien gehörten 1912 die Verwundetentafeln noch nicht zu den Vorkehrungen der ersten Hilfe. Im russisch-japanischen Kriege wurden vielfach von Ärzten aus eigenem Antrieb solche Begleitzeichen geschaffen. Ein rotes Band um den Arm bedeutete schwere Verwundung und dringliche Berücksichtigung im Hospital, ein weißes Band erhielten die Leichtverwundeten.

Eine derartige Bezeichnung ist nicht nur für die Verletzten selber, sondern auch für die Bewältigung der Hospitalarbeit von größter Wichtigkeit; aber auch für die Reihenfolge der Ausschiffung von Bord an Land.

Da Verwundete außerdem oft von fremden Schiffen aufgenommen werden, so ist ein Begleitzeichen auch für diese wichtig, z. B. falls sofort eine Operation nötig sein sollte.

Zur Bearbeitung dieser Frage setzte der russische Flottenmedizinalinspekteur 1909 unter Zugrundelegung der auf dem Budapester Kongreß von Macferson (1908) ausgesprochenen Anschauungen eine Kommission von Marineärzten ein, welche nach Abschluß ihrer Beratungen gelegentlich der Sanitätsmanöver bei der Schwarzmeer-Flotte vor Sewastopol unter Wreden praktische Versuche anstellen ließ.

Die Sanitätsmanöver bestanden darin, daß die Schwerverwundeten, 611 an der Zahl, in zwei Gruppen geteilt wurden, von denen eine (253) an das Hospitalschiff (Annahme) „Pruth", die andere (358) an das Marinehospital an Land abzugeben waren.

Nach Beendigung der Manöver ergaben die Besprechungen, daß das Begleitzeichen sich durchaus gut bewährt und die Versorgung sehr erleichtert hatte. — Das Zeichen, welches später dem Wissenschaftlichen Senat vorgelegt und gebilligt wurde, besteht aus einer weißen Karte mit 3 bunten Seitenstreifen. 2 blaue an der Längs-, 1 roter an der Querkante. Durch Abreißen derselben nach einem bestimmten System — hier nicht näher beschrieben — lassen sich 6 verschiedene Zeichen zusammenstellen, welche dementsprechend verschiedene Zustände des Verwundeten darstellen.

Kapitel VII.

Das Rote Kreuz auf See.

A. Die Grundsätze der Genfer und Haager Konvention.

Die in Genf und im Haag beschlossenen Grundzüge gipfeln: 1. in der Unantastbarkeit und Erhaltung des Hospitalinventars, 2. desgl. des Sanitätspersonals, 3. Verpflichtung, allen Opfern des Kampfes Hilfe zu leisten.

Auf seemännische Verhältnisse trifft dies nicht in dem Umfange zu wie für den Landkrieg, mindestens ist vieles hier enger begrenzt als dort und manches ausgeschlossen.

Zur wirklichen Erfüllung der Anforderungen auf See muß man unbedingt Hospitalschiffe haben.

Man unterscheidet: 1. Kriegshospitalschiffe mit der besonderen Ausrüstung und Bestimmung, lediglich Kriegsverwundeten, Kranken und Ertrinkenden Hilfe zu leisten, 2. Hospitalschiffe, durch einzelne Personen oder Hilfsgesellschaften der kriegführenden Macht ausgerüstet, 3. ebensolche neutraler Mächte.

Die ersteren haben zur Unterscheidung weißen Anstrich mit grünem, die andern weißen Anstrich mit rotem Längsstreifen. Alle drei Gruppen müssen ohne Unterschied der Nationalität Hilfe leisten und führen das Rote Kreuz in weißer Flagge.

B. Die Teilnahme von Hospitalschiffen am Seekampf, ihre Rolle und Ausrüstung.

Im chinesisch-japanischen Kriege hatten die Japaner zwei Hospitalschiffe, „Nikua-Maru" („Unbegrenzte Liebe") und „Kosai Maru" („Ewige Dankbarkeit") zu 2700 t. Zum Vonbordschaffen der Kranken dienten 1. Tragen und Treppen, 2. große Boote mit flachem Boden, welche an der Frachtluke anlegten, 3. eine kleine Heißvorrichtung an der Frachtluke, 4. ein großer Kran auf dem Achterdeck.

Es folgen dann die Beschreibungen der Lazarettschiffe der Vereinigten Staaten (1898), „Solace", „Oliretto", „Relief" und „Bay-State", ferner der Hospital-

und ähnlichen Schiffe bei der Expedition gegen China 1900/01 „Notre Dame de Salut", „La Rive", „Binh-Long", „Mytho", „Hera", „Wittekind", „Savoïa".

Nachdem für das russische Geschwader bei den Takuforts zuerst der kleine Dampfer „Inkou" verwendet war, aber eigentlich nicht als Hospitalschiff diente, wurde im August 1900 das Lazarettschiff „Zariza" entsendet, das im ganzen auf sechs Reisen 14 Offiziere und 770 Mann beförderte. Die Engländer benutzten solche Schiffe zuerst 1850 (China), dann 1873 (Abessinien) und im Burenkrieg („Princeß of Wales"), im Boxeraufstand „Maine" und zwei andere. Erwähnt werden noch die österreichischen und italienischen Schiffe „Falkenhayn", „Washington", „Rosolino Pilo" und „Garibaldi".

Im russisch-japanischen Kriege 1904/05 befanden sich auf russischer Seite 2 Kriegshospitalschiffe als Eigentum der Marineverwaltung, die Dampfer „Angara" und „Kasan" sowie 3 Lazarettschiffe vom Roten Kreuz „Mongolia", „Orel" und „Kostorma", auf japanischer die 2 vom Staat ausgerüsteten Schiffe „Kobe Maru" und „Sackio Maru" sowie 3 des Roten Kreuzes „Nikua Maru", „Kosai Maru" und „Rosetta Maru".

Der Dampfer „Kasan", welcher im Frieden den Auswanderer- und Rekrutentransport nach dem Fernen Osten vermittelte und mehr als 2000 Mann fassen konnte, wurde durch die Organisationskommission zur Aufnahme eines Hospitals mit 300 Betten bestimmt. Der Umbau umfaßte Reeling, Treppen, Luken, Kranvorrichtungen, Waschanstalt, Schiffslazarett, Isolierabteilung, Baderäume und Klosetts. Dieses Schiff war für Kranke, die „Angara" für Verwundete bestimmt.

Der Etat von „Kasan" umfaßte 2 Ärzte und 2 Feldschere, 7 Schwestern, 9 Sanitäre, 1 Materialverwalter, 2 Schreiber, 48 Wärter und 5 Wäscher. Der Kommandant, die Offiziere und 20 Matrosen waren der Freiwilligen Flotte entnommen. „Angara" fuhr früher unter dem Namen „Moskwa" in der Freiwilligen Flotte und trat am 25. Juli unter die Rote Kreuzflagge. Sie besaß 1500 Kojen für Auswanderer und 75 für Passagiere 1. Klasse. Eingerichtet wurde sie für 30 Offiziere und 300 Mann, mit Dampfwäscherei, elektrischer Lüftung und einem besonderen Lazarett für 12 Kranke.

„Angara" nahm am 9. August seine ersten 75 Verwundeten auf. Der Etat umfaßte 2 Ärzte, 2 Feldschere, 6 Schwestern, 4 Sanitäre, 20 Hospitalwärter, 1 Materialienverwalter, 3 Schreiber, 2 Köche und 3 Wäscher.

Die Tätigkeit der „Mongolia" und „Mandschuria" ist näher geschildert in einem russischen Originalwerk von Prof. v Huebbenet: „Im belagerten Port Arthur", siehe unten.

„Mongolia" hatte einen Etat von 4 Ärzten, 5 Studierenden der Medizin, 3 Feldscheren, 11 Schwestern der Georgsgesellschaft und 47 Sanitären. Sie war für 160 Betten eingerichtet, welche durch Einzelkammern für Offiziere ergänzt wurden.

Das Schiff ging nur einmal, am 28. Juli, mit dem Geschwader in See; da es sich aber dem Gefechtsort nicht nähern konnte, trat es nicht in Tätigkeit und konnte die Verwundeten erst am Tage nach der Schlacht an Bord nehmen. Später hat es im Hafen, zum Teil selber beschossen und verletzt, mehrfach Verwundete aufgenommen, bis sein gesamtes Personal und Material an Land übergeführt und bis zum 21. November als selbständiges Lazarett organisiert wurde.

„Mongolia" besaß einen Röntgenapparat, welcher viel von anderen Schiffen in Anspruch genommen wurde. Der Transport der Leute dorthin war aber sehr mühselig.

An eigenen Zugängen hatte sie im ganzen 720 Verwundete und 201 Kranke und erreichte ihre höchste Tagesziffer mit 200 Mann Zugang am 27. November. Näheres hierüber siehe bei Blau, „Russische Marine-Sanitätsformationen vor Port Arthur", „Marine-Rundschau", Juli 1911, S. 933.

„Orel" war in Toulon gebaut und vorzüglich ausgestattet, Operations- und Verbandsaal mit Fliesenfußboden und Wandanstrich, Betten und Netzen usw. Er nahm im ganzen 384 Mann mit 12 309 Behandlungstagen auf, von denen 284 genasen, 17 starben, 79 verlegt wurden.

„Kostorma" wurde am 14. Mai mit „Orel" zusammen von den Japanern beschlagnahmt, weil es die Neutralität gebrochen, einen geheimen Auftrag gehabt und einen ordinierenden Arzt an das Geschwader Nebogatows abgegeben hatte. Nach der Vernichtung der russischen Flotte wurde es freigegeben. Es hatte 200 Kojen, eine chirurgische, therapeutische, venerische, Infektions- und Gangränabteilung, 1 Chefarzt, 4 Ordinierende, 1 Apothekenverwalter, 9 Schwestern, 5 Feldschere und 10 Sanitäre.

Die Ansichten mehrerer Schriftsteller, sagt Augustowski, (Rho, Rosati, Saneyochi, Braistedt) über das, was ein Hospitalschiff haben muß, gehen dahin, daß es außer geeigneter Bauart, hygienischer Beschaffenheit, guter Ausstattung in medizinischer und chirurgischer Hinsicht auch Hebevorrichtungen, Evakuationsgelegenheiten u. dgl. in angemessener Zahl besitzen soll.

Über die Verwendung der Hospitalschiffe ist zu sagen, daß mit Ausnahme des 28. Juli 1904 bei Schantung die japanischen stets auf der Reede blieben; diese Taktik und die gleichzeitige Beschlagnahmung der russischen Schiffe kostete vielen russischen Verwundeten das Leben.

Aber auch im einzelnen waren weder die russischen noch die japanischen Schiffe vollkommen. Man kann Handelsdampfer ebensowenig zu Kriegschiffen wie zu tadellosen Lazarettschiffen umwandeln. Auch „Relief", welches 1909 das Atlantische und Stille Ozean-Geschwader der Vereinigten Staaten um die Erde begleitete, war als Hospitalschiff ungeeignet.

Das Ideal eines solchen entwirft der damalige Chefarzt des „Relief" in folgenden Zügen*):

Das Hauptziel muß sein, die kriegsmäßige Bestimmung der Flotte in allen möglichen Lagen zu unterstützen. — Für je 16 Kriegschiffe muß ein Hospitalschiff zu 500 Betten als Begleiter mitgehen, außerdem aber 1 bis 2 Krankentransportschiffe zur Entlastung, damit nach einer Schlacht das Hospitalschiff wieder ungeschwächt verwendungsfähig wird, zumal wenn sich die Operationen weit von den Stützpunkten abspielen. — Die Innenausstattung muß einem vollendeten neuzeitlichen Hospital entsprechen, mit Röntgenkabinett und photographischer Kammer, Operationsraum für infizierte Wunden und Nebengelassen. Für Hals-, Ohren-, Nasen-, Augen- und Zahnspezialisten muß ein vollständiges Kabinett vorhanden sein. — Die Laboratoriums-

*) Vgl. auch „Marine-Rundschau" 1911, S. 868, „Das Lazarettschiff"; 1912, S. 977.

technik eines solchen Schiffes muß auf der Höhe stehen. — Unentbehrlich sind Eismaschinen und Kühlapparate. — Es müssen unbedingt vorhanden sein getrennte Räume für a) Geisteskranke, b) Venerische Kranke, c) Infektionskranke, d) Tuberkulöse. — Es müssen alle Vorkehrungen gegen Ratten, Mäuse, Schaben, Mücken und sonstige Infektionsträger getroffen sein. — Ein Desinfektionsapparat, welcher allen Anforderungen in jeglicher Lage genügt und ein Sektionsraum, Leichenhalle sowie das ganze Material zur Einbalsamierung sind gleichfalls zu fordern.

Gute Maschinen, Kräne, Ausfüllung jedes freien Raums an Deck mit Ruderbooten, Motorbooten, Dampfkuttern sind ein dringendes Erfordernis. — Rettungsapparate für Ertrinkende, Feuerlöschgeräte, Medikamentenvorrat, Verbandmaterialien müssen reichlich bemessen und erstklassiger Natur sein. — Der Geschwaderarzt muß mit dem Schiff in ständiger Fühlung durch drahtlose Telegraphie bleiben. Das Hospitalschiff muß einen solchen Apparat besitzen. — Im Frieden muß es das Geschwader zu Übungen begleiten.

Schlußfolgerungen.

Die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges führen uns zu folgenden Schlüssen:

1. Die ärztliche Hilfeleistung für die Verwundeten, welche früher ausschließlich an einen Schiffsverbandplatz gebunden war, muß bei den heutigen Bedingungen des Seekampfes dezentralisiert werden, d. h. außer dem Hauptverbandplatz müssen in allen Gegenden des Schiffes „Ergänzungs-, Hilfs-, fliegende und verlegungsfähige Plätze“ geschaffen werden.

2. Auf jedem Schiffe müssen mindestens zwei Verbandplätze, in dem Vor- und Achterschiff, vorhanden sein.

3. Der Hauptverbandplatz muß gut geschützt, gut beleuchtet, gut gelüftet und von allen Seiten für die Verwundeten erreichbar sein, sowohl vom Oberdeck wie von den unteren Schiffsräumen her. Dies alles kann nur erreicht werden, wenn es bereits beim Bau des Schiffes in der Anlage berücksichtigt wird.

4. Die Lage und die Zahl der Verbandplätze müssen für jeden Schiffstyp besonders ausgearbeitet werden.

5. Im heutigen Seekampf muß in weitem Umfange von der Selbsthilfe und gegenseitigen Hilfe Gebrauch gemacht werden. Hierzu müssen die Mannschaft und das Offizierkorps in der ersten Hilfeleistung unterrichtet werden.

6. Zu dem gleichen Zwecke müssen im ganzen Schiff bei den Geschützen, Maschinen, Kesseln, in den Türmen usw., besonders an allen gefährdeten Punkten, Taschen oder Kästen mit fertigen sterilisierten Verbänden und Schläuchen zur Blutstillung verteilt sein.

7. Die Erfahrung dieses Krieges hat erwiesen, daß der große Zulauf von Verwundeten zum Verbandplatz die Ärzte zu einer Begrenzung ihrer Tätigkeit in dem Sinne zwingt, daß nur die erste Hilfeleistung stattfinden kann, bestehend in Blutstillung, Tamponade und Anlegung eines sterilen Verbandes. Deshalb muß das Verbandmaterial auf den Punkten vorher in Gestalt fertiger Verbände bereitgestellt sein.

8. Alle operativen Eingriffe, außer lebensrettenden, müssen bis nach Beendigung des Kampfes verschoben werden.

9. Die fertigen Verbände, von dreierlei Größe, je nach der Beschaffenheit der Verletzung, müssen in die Zahl der notwendigen Ausrüstungsstücke der Flotte aufgenommen und ausnahmslos bereits im Frieden fabrikationsmäßig hergestellt werden.

10. Die im Seekampf entstehenden Verletzungen durch Sprengstücke haben den Charakter der Kontusionszerreißungen. Sie zeichnen sich aus durch ihren Umfang, ihre Schwere und die Eigenart der Blutungen.

11. Die Verluste in einer großen Seeschlacht erreichen heutigentags 10 bis 35 v. H., mit noch höheren Verlusten war meist der Untergang des Schiffes verbunden („Rurik", „Petropawlowsk", „Ssuworoff", „Nawarin", „Alexander III." und andere).

12. Transportvorrichtungen werden, wie scharfsinnig sie auch erdacht waren, bei der jetzigen Bauart des Kriegschiffes mangelhaft bleiben. Deshalb müssen Tragen bequemerer Konstruktion in genügender Zahl und der Eigenart der Schiffe angepaßt vorgesehen werden.

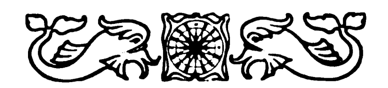
13. Nach Beendigung des Kampfes müssen die Verwundeten an ein Hospitalschiff oder ein Hospital an Land abgegeben werden.

14. Jedes Geschwader von Kriegschiffen muß von einem oder mehreren Hospitalschiffen von besonderer Bauart und Ausrüstung und umfangreicher Ausstattung mit Rettungsmitteln begleitet sein, welche nur ihrem humanen Zweck dienen dürfen.

15. Chefarzt des Hospitalschiffs muß, wie die Erfahrung gezeigt hat, ein Marinearzt sein, dem der Kapitän unterstellt ist; diesem ist lediglich der navigatorische Teil des Dienstes anvertraut. Eine Stellvertretung zwischen Chefarzt des Hospitalschiffs und Geschwaderarzt ist unzulässig, da sie im Gegensatz zu den Statuten der Genfer Konvention stehen würde.

* * *

An uns soll es nun sein, die Lehren, die wir aus dem Schicksal der vielen vernichteten Menschenleben ziehen, zu einem festen Gefüge auszubauen, bei der Gefechtstechnik zu berücksichtigen, unserm Sanitätswesen einzuverleiben und nutzbar zu machen für die Festigung und Erhaltung unserer Streitkräfte zu Wasser und zu Lande. So kann das große Totenopfer des russisch-japanischen Krieges die Frucht bringen, daß es zum Segen werde auch für kommende Geschlechter im Dienste des Vaterlandes und der deutschen Kriegsflagge.



Die Seefischerei und die Mittel zu ihrer Hebung in Deutschland.*)

Von Kapitän z. S. a. D. Dittmer.

Vorbemerkung.

In den Vorlagen, Eingaben und Schriften, deren Zweck die Bewilligung von Reichsmitteln zur Hebung der Seefischerei oder die Hergabe von Geldern aus diesen Mitteln ist, steht seit Jahrzehnten die Bedeutung der Seefischerei für die Bemannung unserer Kriegsflotte als Begründung in erster Reihe.

Demgegenüber mußte die Tatsache bestürzend wirken, daß der **Seefischerersatz unserer Kriegsmarine** in den letzten sechs Jahren zahlenmäßig zurückgegangen ist.

In der vorliegenden Arbeit ist der Versuch gemacht, die Gründe für diesen Rückgang zu finden und klarzulegen, wie er aufgehalten und beseitigt werden kann. Zu diesem Zweck mußte ein Umriß der Zustände in der deutschen Seefischerei gegeben werden, wobei ein geschichtlicher Rückblick und ein Vergleich mit den Verhältnissen des Auslandes für das richtige Verständnis unentbehrlich ist.

Einleitung.

Zweck der Seefischerei ist der Fang von eßbaren und anderen Nutzfischen sowie von Schal- und Trantieren.

Jedes Werk und jede größere Arbeit über Seefischerei sollten daher mit einer kurzen, aber erläuternden Übersicht der Nutzfische und -tiere der in Frage kommenden Meere beginnen, damit der Leser Auskunft finden kann, wenn er in dem Werk auf die Namen von Seefischen oder anderen -tieren stößt.

Eine in diesem Sinne verfaßte Übersicht über die Nutzfische und -tiere der deutschen Meere sowie der angrenzenden Meeresteile und Gewässer fehlt noch. Sie würde in dieser Arbeit zu weit führen, wäre aber in einem Handbuch der deutschen Seefischerei unentbehrlich.

Die Arbeiten des Professors Dr. Ehrenbaum zu Hamburg**) und des Geheimrats Professor Heincke zu Helgoland auf diesem Gebiet***) verfolgen einen anderen Zweck, als den eines zum Nachschlagen bestimmten Verzeichnisses. Auch das

*) Auf Grund seiner hervorragenden Kenntnisse und langjährigen Erfahrung kommt der Herr Verfasser zu bestimmten Ansichten und Vorschlägen, deren Verfechtung im einzelnen ihm persönlich überlassen bleiben muß. Interessenten, die nicht zum ständigen Leserkreis der „Marine-Rundschau" gehören, werden darauf hingewiesen, daß in bestimmten Grenzen kurzgefaßte zustimmende oder abweichende Ansichten unter „Meinungsaustausch" veröffentlicht werden können. Die Schriftleitung.

**) „Mitteilungen über die Lebensverhältnisse unserer Fische." Von E. Ehrenbaum, Hamburg; in der Zeitschrift „Der Fischerbote", herausgegeben von Fischereidirektor H. Lübbert und Professor Dr. E. Ehrenbaum in Hamburg. Verlag von L. Friedrichsen & Co., Hamburg I, Jahrgang I bis V.

***) Mitteilungen der Sektion für Küsten- und Hochseefischerei: „Die Nutzfische der deutschen Meere", Jahrgang 1885 bis 1889.

Verzeichnis der „Sammlung von Präparaten der Nutzfische der deutschen Meere", welche Professer Dr. Heincke für die Fischerei-Ausstellung der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896 arrangiert und aufgestellt hatte, entspricht dem Zweck nicht, welchen ich hier im Auge habe.*)

Die Bedeutung der Seefische für die Menschen liegt in ihrer Zahl. Sie werden eingeteilt in viele Ordnungen, welche mehr als 180 Familien enthalten. Jede Familie soll im Mittel 20 Gattungen und jede Gattung bis zu 6 Arten haben. Neben den Arten sollen noch Abarten bestehen. An Arten werden nach vorstehendem bis gegen 19 000 zu zählen sein.**)

Professor Heincke gibt in dem erwähnten Verzeichnis 81 Arten — ohne Schal- und Krustentiere — für die deutschen Meere an. In den Gewässern Ost- und Westpreußens kommen 73 Arten vor.***) Von den in französischen Häfen zur Anlandung kommenden Seefischen werden 113 Arten gezählt.**)

Hier sollen nur wenige der wichtigsten Seefischarten namhaft gemacht werden.

Familie der Heringe.

Hering, Clupea harengus Linné,
Sprott oder Breitling, Clupea sprattus Linné.

Familie der Aale.

Aal, Anguilla vulgaris Fleming,†)
Meeraal, Conger vulgares Cuvier.

Familie der dorschartigen Fische.

Kabeljau, in der Ostsee Dorsch genannt, Gadus morrhua Linné,
Schellfisch, Gadus aeglefinus Linné,
Köhler, Gadus virens Linné,
Seehecht oder Hechtdorsch, Merluccius vulgaris Linné,
Leng, Lota molva Linné.

Familie der schollenartigen Fische.

Heilbutt, Hippoglossus vulgaris Fleming,
Steinbutt, Rhombus maximus Linné,
Seezunge, Solea vulgaris, Quensel,
Flunder (Strufbutt, Elbbutt, Wattbutt, Butt), Pleunonectes flesus Linné,
Scholle (Goldbutt, Glattbutt), Pleunonectes platessa Linné,
Rotzunge, Pleunonectes microcephalus Donovan.

Familie der lachsartigen Fische.

Lachs, Salmo salar Linné,††)
Meer- oder Lachsforelle, Salmo trutta Linné,
Nordseeschnäpel, Coregonus oxyrhynchus Linné,
Ostseeschnäpel, Conegonus lavaretus Linné.

Familie makrelenartiger Fische.

Makrele, Scomber scomber Linné,
Bastardmakrele (Stöcker), Caranx trachurus Linné.

*) Die deutsche Seefischerei, Separatabdruck aus Spezialkatalog VII, Deutsche Fischerei-Ausstellung der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896. Im Auftrage des Deutschen Seefischerei-Vereins, zusammengestellt vom Professor Dr. Henking, Generalsekretär. Berlin 1896. Druck und Verlag von Rudolf Mosse, S. 142.

**) Marcel A. Hérubel, Docteur dès sciences, Professeur de l'Institut Maritime. „Pêches Maritimes d'Autrefois et d'Aujourd'hui", E. Guilmoto, Editeur. Paris 1911, Rue Mézières 6.

***) Mit Einschluß der Frischwasserfische: „Fische, Fischerei und Fischzucht in Ost- und Westpreußen". Von Berthold Benecke, Professor der Universität Königsberg i. Pr. Hartungsche Buchhandlung, 1880.

†) Nach den Festsetzungen des Vereins Deutscher Fischhändler:

Groß	mindestens $^3/_4$ kg	das Stück,
mittelgroß	$^3/_8$ bis $^3/_4$	" " "
klein	$^1/_8$ " $^3/_8$	" " "

††) Extra groß über $12^1/_2$ kg das Stück,

groß	7 bis $12^1/_2$	" " "
mittelgroß	5 " 7	" " "
mittelklein	2 " 5	" " "
klein	unter 2	" " "

In England unterscheidet man sehr praktisch: Am Boden lebende Fische und Fische, die in der Nähe der Oberfläche oder zwischen Boden und Oberfläche leben.

Oben oder zwischen oben und unten leben die Herings- und Makrelenarten. Am Boden leben alle anderen Arten.*)

Die Fruchtbarkeit der Seefische ist sehr groß. Der Hering setzt in einer Laichzeit etwa 40 000, der Kabeljau 4 500 000, der Schellfisch 450 000, die Flunder 970 000, die Scholle 300 500 Eier ab.

Welche Fischmengen die Meere und Ozeane bergen, wissen wir noch nicht; wir stehen am Anfang der Forschung in dieser Richtung. Anderseits hat auch die Ausbeutung der Meere in einem Maße, welches die Frage nach ihrer Unerschöpflichkeit stellt, erst begonnen.

Deutsche Seefischerei-Fanggeräte.

Das Reichs-Marine-Amt veröffentlicht als Anlage zu den „Nachrichten für Seefahrer" seit 1901 jährlich, seit 1912 in jedem zweiten Jahr, eine „Beschreibung der wichtigsten deutschen Seefischerei-Fanggeräte in der Nord- und Ostsee und ihrer Kennzeichnung", nach Angaben des Deutschen Seefischerei-Vereins.

Diese Schrift erschien 1912 in 11. Auflage mit 1 Tafel und 57 Abbildungen. Sie soll den Kriegs- und Handelsschiffen aller Nationen die Möglichkeit geben, die ausgebrachten Seefischereigeräte zu erkennen, damit ihre Beschädigung vermieden wird. Die Veröffentlichung hat bei anderen Nationen Anklang und Nachahmung gefunden. Sie hat im übrigen auch einen fischereitechnischen Wert, indem sie zur Belehrung unserer Fischer verwendet werden kann und verwendet wird.

In Anlehnung an diese Beschreibung unterscheiden wir:

I. Treibnetze,
II. Stellnetze und verankerte Treibnetze,
III. Hamen und Reusen,
IV. Grundschleppnetze,
V. Waden,
VI. Angeln.

Treibnetze. Bei Benutzung in offener See liegt das Schiff, Fahrzeug oder Boot hinter einer senkrecht im Wasser hängenden Netzwand wie hinter einem Treibanker. Die Fische werden gefangen, indem sie mit dem Kopf in den Maschen der Netze hängen bleiben. Die Maschenweite entspricht der Kopfgröße der Fische.

Sieht man von den Betrieben in den Hafen- und Flußmündungen ab, so wird mit Treibnetzen in der Nordsee Hering, in der Ostsee Hering und Lachs gefangen.

a. Länge der Netzreihe in der Heringsfischerei der Nordsee mit Salzung an Bord (Loggerfischerei), Fleet genannt, bis zu	5000 m
b. Tiefe der Oberkante der Netzreihe unter a unter der Wasseroberfläche etwa	8 „
c. Länge der Netzreihe in der Lachsfischerei der Ostsee bis zu	2400 „
d. Länge der Netzreihe in der Heringsfischerei der Ostsee bis zu	1100 „
e. Tiefe der Oberkante der Netzreihe unter c unter dem Wasserspiegel . . .	0 „ (im Meeresspiegel)
f. Tiefe der Oberkante der Netzreihe unter d unter dem Wasserspiegel . .	0 bis 5 m

*) Board of Agriculture and Fisheries. Annual Report on Sea Fisheries of England and Wales. For the Year 1912. Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty. London. Printed under the Authority of His Majesty's Stationery Office, 1913.

Stellnetze stehen wie eine Wand im Wasser und werden an beiden Enden verankert. Die Fische werden gefangen, indem sie mit dem Kopf in dem Netz hängen bleiben. Die Maschenweite entspricht auch hier der Kopfgröße der Fische. Mit Stellnetzen wird in den Mündungsstromläufen der Nordsee besonders Butt, in der Ostsee Flunder, Stör und Hering, Sprott und Makrele gefangen.

a. Länge der Netze, deren oft mehrere in einer Reihe stehen, bis zu	600 m
b. Tiefe der Netze unter der Wasseroberfläche	Auf dem Meeresboden mit Ausnahme der Störnetze, deren Oberkante auf der Meeresoberfläche oder dicht darunter liegt.

Verankerte Treibnetze. Sind den Stellnetzen gleich oder sehr ähnlich, aber nur an einem Ende verankert. Sie werden in der Ostsee zum Fang von Lachs, Hering und Makrele verwendet.

Hamen und Reusen. Hamen sind feststehende, beutelartige Netze, die in den Mündungsstromläufen der Nordsee neben den verankerten Fahrzeugen ausgesetzt und durch vier Bäume offengehalten werden. Sie dienen zum Fang aller in den Stromläufen vorkommenden Fische und können mit verschiedenem Steert (Spitze des Fangbeutels) versehen werden. Bei dem Hering- und Sprottfang werden die Hamen auch von den Fahrzeugen geschleppt.

Reusen, Buhnen, Argen, Gaarden und Sticken an der Nordseeküste, Reusen und Bundgarne der Ostseeküste stehen in unmittelbarer Nähe des Landes, sind oft mit diesem direkt verbunden und dienen im ganzen zum Fang aller eßbaren Nutzfische und Schaltiere.

Grundschleppnetze werden von dem fangenden Schiff oder Fahrzeug aus über den Meeresgrund geschleppt.

In der Nordsee und auf den überseeischen Fanggründen zieht der Fischdampfer ein aus starken Manilahanfgarnen gestricktes Netz mit Maschinenkraft.

Auf den Segelewern und -kuttern der Nordsee herrscht noch die Segelkraft als Fortbewegungsmittel vor; der Motor ist neben der Segelkraft nur ausnahmsweise in Verwendung.

Die Zeese, ein Grundschleppnetz der Ostsee, wird in vielen Gegenden von Segelkuttern und -quasen mit Hilfsmotor geschleppt.

Die Krabbenkurre der Nordsee, das Braddengarn und der Keitel des Kurischen und Frischen Haffs, die Tuckzeese des Stettiner Haffs gehören zu den Grundschleppnetzen.

Das Hauptfanggerät dieses Betriebes, nämlich das Grundschleppnetz der Fischdampfer, beherrscht nahezu den Frischfischfang der ganzen Erde in offener See. Das Netz ist sackartig, an dem beim Fangen geschlossenen Ende spitz. An dem hinteren, der Vorwärtsbewegung abgekehrten spitzen Ende kann es zur Entleerung des Fanges geöffnet werden. Die Vorderseite wird durch die Vorwärtsbewegung offengehalten. Die Zugkraft der an Bord des schleppenden Schiffes befestigten Leinen (Kurrleinen) greift an ein an jeder Seite der Netzöffnung befestigtes großes, auf

seiner Schmalseite stehendes Brett (Scheerbrett) so an, daß das Brett nach außen, der der Netzöffnung abgewendeten Seite, drängt und so das Netz offen hält.*)

Fischdampfernetz mittlerer Größe.

Garnstärke	0,63 bis 1,02 cm**)
Maschenweite vorn, an den Scheerbrettern	7 cm von Knoten zu Knoten
" hinten " " "	4 bis 4,5 " " " " "
Länge zwischen den Perpendikeln	40 m
Öffnungsweite etwa	30 m
Öffnungshöhe etwa	1 m
Abmessung eines Scheerbrettes	Länge = 3,05 m Höhe = 1,22 " Dicke = 10 cm
Stärke der Zugketten an den Scheerbrettern	16 bis 25 mm
Gewicht eines Scheerbrettes aus Holz, mit Eisen beschlagen, ohne Zugketten	225 kg
Gewicht eines Netzes ohne Scheerbretter	390 "
Länge der Netzzugleinen (Kurrleinen)	630 m
Wassertiefe, bis zu der mit dem Netz gefangen werden kann = $\frac{\text{Leinenlänge}}{3} = \frac{630}{3} =$	210 m
Stärke der Netzzugleinen	7,0 cm
Material der Netzzugleinen	Stahldrahttauwerk.***)

Das Ewer- und Kutternetz der Nordsee ist dem Fischdampfernetz ähnlich, aber viel kleiner und leichter als dieses. Das Dampfernetz wird mit der Dampfwinde, das Kutternetz mit der Handwinde oder mit der Motorwinde eingehievt.

Die Zeese der Ostsee ist ein dem Grundschleppnetz der Fischdampfer ähnliches, aber viel kleineres und so leichtes Fanggerät, daß ein Mann es aussetzen kann und daß es von zwei Mann ohne Winde eingeholt zu werden pflegt, obgleich eine Winde für den Zweck sehr angebracht wäre.

Waden oder Zugnetze werden von dem fangenden Fahrzeug oder von Land an offener Küste ausgefahren und über den Meeresgrund nach dem Fangort, dem unter Umständen inzwischen verankerten Fahrzeug oder Boot, geschleppt. Eine Ausnahme macht die Setzwade oder das Beutelnetz, welches um zusammengedrängte Fischschwärme herum mit Booten senkrecht hängend ausgefahren, dann unten zusammengeschnürt und mit dem Fang an Bord genommen wird. Dieses Netz wird von deutschen Fischdampfern zum Heringsfang unter Island benutzt, mit Abmessungen von:

Länge	250 bis 400 m,
Tiefe	50 " 80 "

Vereinzelt kommt es in kleineren Abmessungen auch im Heringsfangbetriebe der Ostsee vor.

*) „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins." Verantwortlicher Redakteur Professor Dr. Henking. Berlin. Jahrgang 1907, S. 431: „Die Motorversuche des Deutschen Seefischerei-Vereins." Von R. Dittmer, Kapitän zur See a. D.

**) Die Tauſtärken beziehen sich stets auf den Umfang, die Kettenstärken auf den Durchmesser.

***) Alle Zahlenangaben ändern sich mit der Netzlänge; diese kann bis zu 55 m, die Länge der Kurrleinen bis zu 1800 m, also die Fangtiefe bis zu 600 m betragen.

Die Drehwade wird in der Nord- und Ostsee, die schleswig-holsteinische Wade, die Zeese und das Breitlingsgarn werden nur in der Ostsee verwendet, alle im Kleinbetrieb.

Mit der Setzwade werden nur Hering und Makrele, mit den anderen Wadenarten werden alle in der Nähe des Meeresbodens lebenden Fische gefangen.

Angeln. Handangeln kommen in der Nord- und Ostsee vor. Das Huken (Pilken) der dorschartigen Fische ist aber selten geworden.

Langleinen werden auf den Meeresboden gelegt, in gewissen Abständen von etwa 1 m mit beköderten Angelhaken versehen. Sie sind bis zu 4000 m lang, in der Nordsee selten, in der Ostsee häufig zum Fang von Dorsch und Flunder verwendet.

Die Lachsangeln der Ostsee werden an je einem Stein in See verankert. Jeder Fischer legt mehrere Schock Angeln aus.

Stechgeräte werden hier als unwichtig übergangen.

Schiffe, Fahrzeuge und Boote.

Heringslogger. Der französische Lugger (Chasse marée) war ein sehr guter Segler. Man übernahm ihn in den niederländischen und in den deutschen Heringsfang der Nordsee. Nachdem man die an drei Masten geführten Luggersegel beseitigt und eine Gaffeltakelung mit Großmast und Besanmast, also eine Galeastakelung an die Stelle gesetzt hatte, behielt man den Namen Logger bei.*)

Wir finden in unserer Flotte:

Segellogger von 169 bis 399 cbm brutto,
" mit Hilfsdampfmaschinen von 333 bis 479 cbm brutto,
" deren Maschinen von 75 bis 200 PS leisten,
" mit Hilfsmotoren (Explosionsmaschinen) von 227 bis 391 cbm brutto,
" deren Motoren von 35 bis 80 PSe leisten.

Fischdampfer. Der Fischdampfer ist ein neuer Typus, der mit der gesteigerten Ausbeutung der Meere seit der Mitte des vergangenen Jahrhunderts entstand. Er führt Takelung und Segel nur zum Stützen des Schiffes in schwerer See, fährt und fängt nur mit Maschinenkraft.

Größe . . . . . 366 bis 876 cbm brutto,
Maschinenstärke . . 220 " 450 PS.

Walfangdampfer. Diese Dampfer sind nach norwegischem Muster gebaut und mit Kanone zum Walfang ausgerüstet.**)

---

*) „Die deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert und bis zum Jahre 1902." Bearbeitet im Auftrage des Deutschen Seefischerei-Vereins von R. Dittmer, Kapitän zur See a. D. Hannover und Leipzig. Hahnsche Buchhandlung 1902, S. 11.

**) „Deutscher Seefischerei-Almanach." Herausgegeben von dem Deutschen Seefischerei-Verein. Bearbeitet von R. Dittmer, Kapitän zur See a. D. Hannover und Leipzig. Hahnsche Buchhandlung. Jahrgang 1905 S. 161, Jahrgang 1906 S. 179, Jahrgang 1907 S. 207.

„Das Nordpolarmeer." Nach Tagebüchern und Aufnahmen während der Reise mit S. M. S. „Olga" von R. Dittmer, Kapitän zur See a. D. Herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein mit 7 Karten und 101 Abbildungen. Hannover und Leipzig. Hahnsche Buchhandlung, 1901, S. 43.

Kleinbetrieb. Die Kutter der Nordsee sind aus dem plattbordigen Ewer, einem Fangfahrzeug für die Unterelbe, entstanden.*) Sie sind 87 bis 129 cbm brutto groß, die nicht häufigen Hilfsmaschinen sind bis zu 20 PSe stark. Alle sind mit Bünn (Behälter zum Lebendhalten der Fänge im Schiff) gebaut.**)

Die Wattfahrzeuge der Nordsee, zu denen die Krabbenfangfahrzeuge gehören, sind verschiedener Art, ganz gedeckt, halb oder dreiviertel gedeckt, auch offen, mit und ohne Bünn. Der neben der Takelung besonders in den Krabbenfangfahrzeugen verwendete Motor hat bis zu 24 PSe.

An der Ostseeküste zwischen der dänischen Grenze und Warnemünde ist die Quatze das Hauptfangfahrzeug, meistens dreiviertel gedeckt, bis zu 40 cbm brutto groß, mit Bünn. Der Motor ist neben der Takelung viel in Verwendung, bis zu 16 PSe.

Die schleswig-holsteinischen Wadenboote sind offen. Der Motor beginnt in ihnen Verwendung zu finden.

Die Zeesenboote von Wismar und Umgegend sind halb gedeckt. Der Motor findet Eingang.

Neben den Quatzen und Zeesenbooten fängt man von der mecklenburgischen Küste aus mit offenen Segeljollen, einem alten guten, aber vielleicht nicht mehr zeitgemäßen Typ.

Von den Zeesenbooten, Heringsnetzbooten, Garnbooten und Treibnetzbooten des Stralsunder Bezirks haben die Zeesenboote Bünn***) und dreiviertel Deck. Der Motor findet noch nicht Verwendung.

An der Seeküste des Stettiner Bezirks herrscht das Scheerboot vor, ein sehr flacher, schwer gebauter Typus mit Bünn. Der Motor beginnt Eingang zu finden.

Zwischen der Swinemündung und der russischen Grenze ist der gedeckte Kutter, in neuester Zeit Motorkutter, nach dänischem und schwedischem Muster das Hauptfangfahrzeug. Er ist bis zu 40 cbm brutto groß und ohne Bünn.

Daneben finden sich an dieser Küstenstrecke manche verschiedenen Arten Fangfahrzeuge, in der Regel auf Kielsohle gebaut, mit Seitenschwertern und häufig dem Fang von der offenen Küste aus dienend. Neben den Sicken und Lommen der Pillauer Gegend soll hier nur der Angelkahn der Cranzer Fischer erwähnt werden.

In den Strom- und Flußmündungen der Nordsee fangen Strom-, Watt- und andere Jollen neben Kuttern, Ewern usw. In den Haffen und Strömen der Ostsee sind die Tucker, Tagler und Polten des pommerschen, die Angelkähne des frischen, die Keitel- und Braddenkähne des kurischen Haffs zu erwähnen.

Statistik.

Als Grundlage für alle Maßnahmen zur Hebung der Seefischerei ist nötig eine regelmäßige und genaue Statistik:

1. Der Schiffe, Fahrzeuge und Boote, 2. der Fischer, 3. der Fänge.

*) „Seefischerei-Fahrzeuge und -Boote ohne und mit Hilfsmaschinen." Von R. Dittmer, Kapitän zur See a. D. zu Hannover und H. V. Buhl, Schiffbaumeister zu Frederikshavn in Dänemark. Herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein. Hannover und Leipzig. Hahnsche Buchhandlung, 1904, S. 20.

**) Siehe hier und in der Folge: „Deutscher Seefischerei-Almanach für 1913." Erster Teil.

***) Hier Deken genannt.



Im Jahr 1873 veröffentlichte Professor Dr. Hensen zu Kiel eine Arbeit unter dem Titel: „Über die Befischung der deutschen Küsten." Die Angaben gelten für das Jahr 1872 und erstrecken sich auf die Zahl der Fahrzeuge und Boote, der eigentlichen Fischer, Gelegenheitsfischer und Gehilfen derselben. Sie sind dem Jahresbericht der „Kommission zur Erforschung der Deutschen Meere in Kiel" für die Jahre 1872 und 1873 entnommen.*) Die Jahresberichte für 1874 bis 1876 brachten auch Angaben über Fangergebnisse, hauptsächlich aus der Ostsee.

Die „Beiträge zur Statistik der deutschen Seefischerei", im Auftrage der „Sektion für Küsten- und Hochseefischerei"**), bearbeitet von Dr. phil. M. Lindemann in Bremen, Berlin 1888, faßten alles damals erlangbare statistische Material über das Gewerbe zusammen, mit Einschluß der Arbeiten der erwähnten Kommission.

In allen diesen Schriften handelt es sich im wesentlichen um eine einmalige, nicht genaue Ermittlung (Zählung). Es liegt aber auf der Hand, daß man von Jahr zu Jahr genau zählen und ermitteln muß, wenn festgestellt werden soll, ob, wie und wo das Gewerbe verfällt oder aufblüht. Aus diesem Bedürfnis heraus entstand im Jahre 1898 der erste Teil des seitdem jährlich erscheinenden Deutschen Seefischerei-Almanachs. Darin sind von Jahr zu Jahr verzeichnet:

a) die registrierten***) Fang- und Seefischerei-Handelsfahrzeuge mit Besatzungen,
b) die nicht registrierten Fahrzeuge, Boote und Kähne sowie die in den Betrieben beschäftigten Fischer.

Wer die Verzeichnisse der verschiedenen Jahrgänge genau nachprüft, wird bald auf unbeantwortete Fragen stoßen. Sie haben folgende Mängel:

1. Die Angaben über die registrierten Fangschiffe unter 50 cbm Bruttogröße und über die Seefischerei-Handelsschiffe sind nicht genau. Das Material des „Germanischen Lloyd",†) welcher die Verzeichnisse zusammenstellt, reicht hier nicht aus, auch „Das Handbuch der Deutschen Handelsmarine"††) versagt.

2. Die Angaben über die nicht registrierten Fahrzeuge, Boote und Kähne, sowie die in den Betrieben beschäftigten Fischer sind mit wenigen Ausnahmen sehr unzuverlässig.

Solange diesem Übelstande nicht abgeholfen ist, solange die unter 1 und 2 erwähnten Angaben nicht von Jahr zu Jahr genau gemacht und veröffentlicht werden, läßt sich nicht übersehen, wie es um das Gewerbe in den verschiedenen Betrieben, Gegenden und Orten bestellt ist. Daraus folgt wieder, daß sich die Mittel zu seiner Hebung und Verteidigung nicht hinreichend übersehen und schwer finden lassen.

Weshalb dieses wichtige Material, das in jedem anderen nordeuropäischen Seestaat jährlich gesammelt und veröffentlicht wird, bei uns bisher nicht zu erlangen

*) Diese Jahresberichte sind erschienen bei Wiegandt, Hempel und Parey in Berlin.

**) Über die Sektion siehe S. 328 und 349.

***) Nach dem „Gesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe" vom 22. Juni 1899, Reichsgesetzblatt für 1899, Seite 319 muß jedes über 50 cbm bruttogroße Schiff in das staatliche Schiffsregister eingetragen werden.

†) Der „Germanische Lloyd" ist eine deutsche Gesellschaft zur Klassifizierung von Handels- und Seefischereischiffen.

††) „Handbuch der Deutschen Handelsmarine", jährlich herausgegeben vom Reichsamt des Innern.



war, soll hier nicht angeführt werden. Die Regierungen der Bundesseestaaten werden die Gründe der Unterlassung leicht feststellen, sie werden ebenso leicht veranlassen können, daß jede in dem ersten Teil des Deutschen Seefischerei-Almanachs enthaltene Zahl und jede darin enthaltene Angabe von den beteiligten Beamten und Behörden von Jahr zu Jahr genau geprüft und berichtigt wird.

Der durch den Rückgang des Marineersatzes gesteigerten Wichtigkeit der Sache gegenüber ist die erwähnte Arbeit bescheiden; ihrer Ausführung stehen Schwierigkeiten nicht entgegen.

Seit Erlaß der „Seefischerei-Zollordnung“ vom 17. Februar 1906*) werden die Fänge deutscher Seefischer regelmäßig angeschrieben und veröffentlicht.**) Bis dahin waren wir auch auf diesem Gebiet nur bruchstückweise unterrichtet und auf Schätzung angewiesen.

I. Geschichtsabriß und Entwicklung.

Fischerei und Jagd waren zu allen Zeiten und bei allen Völkern die Träger erster Kultur. Nach ihnen entstanden Ackerbau und Handel. Aus der Seefischerei entwickelte sich die Seeschiffahrt. Seefischer waren nicht nur Seefahrer, sondern auch Entdecker. Zu den Stützen der Seegeltung von Staaten und Völkern gehörte stets und gehört noch eine blühende Seefischerei.

Eine Geschichte der Seefischerei, deren Nutzen sich bald erweisen würde, kann hier nicht gegeben werden. Ich muß mich vielmehr darauf beschränken, einige wichtige Angaben aus verschiedenen Zeitaltern zu machen.

Schon im Jahre 1200 bis 1000 vor Christo kamen die Phönizier durch Fischfang und Fischhandel zum Seehandel überhaupt. Ihre Handels- und Fischereistationen erstreckten sich über das Mittelmeer hinaus. Sie besaßen vorzügliche Flotten und Seeleute.

Nach Zeit und Raum liegen uns Ereignisse aus der Geschichte der Normannen, unserer Stammverwandten, näher. Seefischerei und Seeschiffahrt galten ihnen als ehrenvollste Beschäftigung. Im Kampfe mit den Stürmen des Nordatlantischen Ozeans, mit den Brandungen klippenreicher Küsten, mit Eis und Schnee wurden die Männer erzogen, welche, den Gebrauch des Kompasses nicht kennend, über Meere und Ozeane fuhren.

Die Besiedelung Islands durch norwegische Auswanderer im Jahre 875, die ein Jahrhundert später von dort aus erfolgte Entdeckung Grönlands und die Entdeckung Nordamerikas durch die Isländer im Jahre 1000 werden von Fischfängen begleitet gewesen sein. Der Wal- und Robbenfang hatte die kühnen Seefahrer nach der Westküste von Grönland geleitet, der Fischreichtum der Gewässer Nordamerikas entging ihnen nicht.***)

*) „Zentralblatt für das Deutsche Reich“ für 1906, Seite 257.

**) „Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands nebst Angaben über Großhandelspreise usw.“ Herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt. Berlin. Verlag von Puttkammer und Mühlbrecht.

***) „Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen“ von Oskar Peschel, Stuttgart und Augsburg. J. G. Cottascher Verlag, 1858.

Vom 10. bis zum 16. Jahrhundert bildeten die Heringsfänge in der Ostsee und der Handel mit dem gesalzenen Ostseehering einen wichtigen Teil des nordischen Handels.*) An der Südspitze von Schweden, bei Skanör und Falsterbo, entstand, durch den Heringshandel beeinflußt, ein großartiger, internationaler Umschlagsverkehr zwischen Ost und West. Wahrscheinlich wurde der Salzhering, welcher von August bis Oktober auf den Schonenmärkten in den Handel kam, nicht, wie man anzunehmen pflegt, nur vor und in der Südmündung des Öresund gefangen. Die Orte (Niederlassungen) für das Salzen des Herings hießen „Vitten".**) Bei Arkona, ferner an der Ostküste der Insel Hiddensoe, westlich von Rügen, und an der hinterpommerschen Küste, zwischen Jershöft und Rügenwaldermünde, finden sich noch heute Orte mit dem Namen Vitte. Diese Ortsnamen und vielleicht die Bezeichnung Bommellsvitte, Vorstadt von Memel, werden mit früheren Heringsfalzereien in Verbindung zu bringen sein. Für die Bedeutung des Ostseeheringshandels jener Zeit sprechen auch die in alten Urkunden erhaltenen Verhandlungen der wendischen Hansestädte über die Größe und Herstellung der Heringstonnen. Der „Rostocker Band" und der „Kolberger Band" spielten dabei eine Rolle.***)

Immerhin steht nicht fest, wieweit nach Osten hin die Heringe gefangen und gesalzen wurden, welche man auf den Schonenmärkten in den Handel brachte. Sicher ist aber, daß man die Fänge nicht nur am Lande in den Vitten, sondern auch an Bord der Fangfahrzeuge in See salzte, und daß außer in Skanör und Falsterbo auch gesalzen wurde zu Dragö auf Amager, Ellenbogen (Malmö), Trelleborg, Ystadt, Sommershafen (Zimbrishamn) und auf Bornholm. Auch diese Orte hatten ihre Vitten.†)

An den Schonenfängen und -Märkten beteiligten sich außer den Hansestädten, Dänen und Skandinaviern auch die Nordseestaaten. Wie diese Beteiligung verlief, ist nicht ohne weiteres klar. Im Jahre 1604 wurde in Stettin bereits über schlechte Beschaffenheit eingeführten flämischen Herings geklagt.††) Wann der gesalzene Nordseehering mit dem Schonenhering in Wettbewerb trat, ist aber nicht festgestellt. An der Nordsee soll das Salzen des Herings später als an der Ostsee bekannt und geübt gewesen sein. Den Anlaß zum Salzen des Nordseeherings soll der Nieder-

---

*) Die deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert und bis zum Jahre 1902.

**) Nach dem „Deutsch seemännischen Wörterbuch", im Auftrage des Reichs-Marine-Amts herausgegeben von A. Stengel, Kapitän z. S. a. D., Berlin 1904, Ernst Siegfried Mittler & Sohn, wird das Wort „Vitte" dem mittelniederländischen und holländischen Zeitwort vitten entstammen, welches anpassen, einrichten oder zurichten bedeutet.

***) „Hansische Verhandlungen über Städtisches Gewerbe im 14. und 15. Jahrhundert" von Wilhelm Stieda. Hansische Geschichtsblätter, herausgegeben vom Verein für hansische Geschichte. Band V, Leipzig, Verlag von Duncker und Humbolt, 1888.

†) „Stettins hansische Stellung und Heringshandel in Schonen". Von Dr. Otto Blümcke, Oberlehrer am Stadtgymnasium zu Stettin, Stettin, 1887, S. 42. Verlag der Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde.

††) Daselbst, S. 93.

länder Beukelsz*) dadurch gegeben haben, daß er das Kaaken**) erfand und einführte. Das Ausnehmen des Schonenherings vor dem Salzen besorgten die dazu angestellten Gallweiber.***)

Die Schonenmärkte beruhten auf dem levantinischen Handel, der aus dem Schwarzen Meer durch Rußland in die Ostsee ging. Schon im 13. Jahrhundert fing dieser Handel zu sinken an. Die Kreuzzüge eröffneten den ostindischen Waren einen neuen Weg durch das Mittelmeer. Dadurch wurden die Niederlande ein wichtiger Stapelplatz zwischen Nord und Süd. Noch war der Gebrauch des Kompasses nicht allgemein; man segelte längs den Küsten. Die Ostseehäfen waren im Winter oft zugefroren. Schiffe, die den weiten Weg vom Mittelmeer nicht in den Zugangsstraßen zur Ostsee beschließen wollten, wählten gern einen Vereinigungsplatz, der beiden Teilen in der Mitte gelegen war. Dieser Vereinigungsplatz entstand in den Niederlanden, die mit einem großen Festland durch Ströme zusammenhingen, gegen den Ozean durch Häfen geöffnet waren. Sie wurden ein Sammelplatz der Völker, ein Mittelpunkt des Handels. Portugiesen, Spanier, Italiener, Franzosen, Briten, Deutsche, Dänen und Schweden kamen hier zusammen mit Erzeugnissen aus allen Gegenden der Welt.

Nachdem der Seeweg nach Ostindien gefunden und Amerika entdeckt war, richteten Portugiesen und Spanier neue Stapel in den Niederlanden auf; sie beherrschten den Handel der Erde.

Der Salzhering war damals den Menschen als Nahrungsmittel noch wichtiger als in späterer Zeit. Es kann den Niederländern nicht lange entgangen sein, daß der gesalzene Nordseehering dem Ostseehering überlegen ist. Der Niedergang der Schonenmärkte ergab sich dadurch von selbst. Die Niederländer wurden nicht nur der erste Seehandelsstaat, sondern auch der erste Seefischereistaat der Erde.

Auch die Seefischereiunternehmungen der Hansa beschränkten sich nicht auf den Schonenfang und -handel. Sie waren gezwungen, die niederländischen Märkte zu suchen. Hier war es nicht der Fang, sondern der Handel mit Seefischen, den sie neben den Niederländern betrieben. Schon im 13. Jahrhundert trieben Deutsche auch auf Island Seefischhandel. Danzig, Lübeck, Bremen, Rostock, Wismar, Stralsund und Lüneburg nahmen außer Hamburg an der Islandfahrt teil. Nur in Hamburg bestand aber eine Island-Brüderschaft. Diese entwickelte eine Blüte, welche bis in das 17. Jahrhundert dauerte. Die durch die Seefischerei und durch den Fischhandel entstandene Kultur Islands im Mittelalter, welche zu den interessantesten Erscheinungen der Geschichte gehört, übertraf diejenige mitteleuropäischer Staaten.

Der Stockfischhandel führte die deutschen Kaufleute der Hansa auch nach Bergen.

*) Beukelsz, niederländischer Steuermann, soll im Jahre 1347 oder 1397 oder 1401 zu Biervliet gestorben sein.

**) Kaaken ist das Ausnehmen des Herings vor dem Salzen. Mit einem besonderen Messer nimmt man die Kiemen und den Magen aus. Die Niederländer lassen den Kron-Darm in dem Fisch. An Bord deutscher Schiffe wird in der Regel nach niederländischer Art gekaakt.

***) „Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen", nebst 5 Beilagen und 2 Karten. Von Dietrich Schäfer. Hansische Geschichtsquellen. Herausgegeben von dem Verein für hansische Geschichte. Band IV. Halle a. S. 1887. Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses.

Dort blühte der Kabeljaufang*) schon im Mittelalter. Die unter der norwegischen Küste liegenden reichen Fanggründe der Gadusarten hatten Jahrhunderte früher skandinavische Ansiedler veranlaßt, die Küste Norwegens bis zum Nordkap zu besetzen und die lappische Urbevölkerung zurückzudrängen.

Im Mittelalter waren gesalzene, getrocknete, marinierte und geräucherte Seefische außer dem Hering ein wichtigeres Nahrungsmittel als später. Besonders war auch der Kabeljau beliebt. Zu dem Wintervorrat des Haushaltes eines lübischen Patriziers gehörten z. B. um das Jahr 1480: 3 große Ochsen, 6 gute Schweine, 1 großes Spanschwein, 5 Seiten Speck, 10 Hammel, 1 Tonne Hering, 1 Tonne gesalzener Dorsch**), 100 Stockfische, 5 Schock in Essig gelegte Neunaugen sowie geräucherte Lachse und sonstige Fische mancherlei Art.***)

Mit der Entdeckung Amerikas im Jahre 1492, der Umsegelung des Kaps der Guten Hoffnung durch Bartholomäus Diaz im Jahre 1486 und durch die Auffindung des Seeweges nach Ostindien durch Vasco de Gama im Jahre 1498 begann das Zeitalter der großen Entdeckungen. Der Seehandel wurde in neue Bahnen geleitet. England schickte sich langsam an, mit den Niederlanden als Seemacht und als Seefischereimacht in Wettbewerb zu treten.

Den Spaniern und Portugiesen fiel im 16. Jahrhundert zunächst die Herrschaft über die entdeckten Ozeane und Meere zu. Sie waren die ersten Walfänger. Schon in sehr früher Zeit sollen sie bei den Hebriden Fischfang betrieben haben.†) Die spanischen Entdeckungen knüpften sich an das Vorkommen edler Metalle, die portugiesischen an das von Gewürzen. Fischfang und -handel treten bei ihnen in den Hintergrund.

Im 17. Jahrhundert begannen die Entdeckungen und Eroberungen der Niederländer im Stillen und Indischen Ozean. In der altberühmten See- und Seefischereistadt Hoorn, wo die Flotte de Ruyters gebaut wurde, ward Abel Tasman geboren. Von dort segelte Kapitän Schouten im Jahre 1616 als erster um das Kap Hoorn und gab dieser weltbekannten Südspitze Amerikas den Namen seiner Vaterstadt.

Im Jahre 1579, nach dem Abfall der Niederlande von Spanien, wurden die 7 nördlichen Provinzen: Holland, Seeland, Utrecht, Geldern, Groningen, Friesland

---

*) Es wird angebracht sein, hier über die Namensbildung das Folgende zu bemerken: Kabeljauw, Bakkeljauw oder Baccalauw heißt in den Niederlanden der Gadus morrhua. Diesen Fisch und andere Gadusarten, nämlich: Schellfisch, Wittling, Köhler, Pollack nennt man Stockfisch, nachdem sie an der Luft getrocknet sind. Der spanische Name für Kabeljau ist Baccalao, der italienische Baccolà und der portugiesische Bacalhão. Der Ursprung führt auf das lateinische baculus zurück. Da die Portugiesen die Erfinder der Kabeljautrocknung sein sollen, wird hier eine sprachliche Beziehung zwischen Kabeljau und Stockfisch bestehen, und man wird Kabeljau, nicht, wie vielfach geschieht, Kabliau schreiben müssen, denn die Assonanz ist auffallend.

**) Dorsch heißt die in der Ostsee vorkommende Art des Kabeljau.

***) „Das häusliche Leben in Lübeck zu Ende des 15. Jahrhunderts." Vortrag, gehalten in der Versammlung des Vereins für hansische Geschichte zu Rostock, von Wilhelm Bremer. Hansische Geschichtsblätter. Herausgegeben vom Verein für hansische Geschichte, Band V.

†) Der Engländer Mackenzie gibt in seiner „Geschichte der äußeren Hebriden" an, daß Spanier und Franzosen dort fingen. Nach anderen Quellen sollen Biscayer, also Nordspanier, Westfranzosen und Portugiesen, dort gefangen haben.

und Overyßel unter Erbstatthaltern aus dem Hause Oranien als Republik Holland vereinigt.*) Bald entstand daraus die Republik der Vereinigten Niederlande. Seegeltung, Handel und Seefischerei standen, wie schon erwähnt, in hoher Blüte. Der Einfluß, den die holländische Seefischerei auf dieses Gewerbe in Nordwesteuropa übte, dauerte Jahrhunderte lang an und zieht in Deutschland noch heute seine Kreise. Seit dieser Zeit teilte man die Fangarten wie folgt ein:

Große Fischerei wurde der Heringsfang in der Nordsee mit Salzung an Bord in See genannt. Die Bezeichnung soll andeuten, daß es die Hauptfischereiindustrie des Landes und eine Geldquelle für seine Bewohner war.

Kleine Fischerei wurde die Frischfischerei und die Kabeljaufischerei mit Salzung an Bord wegen ihrer geringeren Bedeutung genannt.

Eismeerfang hieß der Wal- und Robbenfang im Nordpolarmeer.

Zum Heringsfang dienten die Buisen, schwerfällige, bis zu 150 Kubikmeter große Fahrzeuge.**)

Die Haker (Huker) gingen nach Island auf den Kabeljaufang. Sie wurden nach den Angelhaken, mit welchen sie fingen, benannt und waren auch für die große Heringsfischerei geeignet.

Die hohe Blüte der holländischen Seefischerei, welche mit der politischen Größe und mit der Seegeltung Hollands zusammenfiel, also von 1579 bis etwa 1713 dauerte, beruhte mit auf der sorgfältigen Behandlung der Heringe und anderen Fische bei dem Salzen und auf dem Welthandel, den die große Wasserverkehrsader des Rheins unterstützte. Bis zu 45 Mill. Gulden oder 76,5 Mill. Mark betrugen die Jahreseinnahmen aus der großen Heringsfischerei, zu einer Zeit, da die Einwohnerzahl der Absatzländer sehr viel niedriger, der Wert des Geldes dagegen wesentlich höher war als im 20. Jahrhundert.

Ob die große Fischerei trotz oder wegen einer reichlichen Gesetzgebung gedieh, läßt sich ohne genaueres Studium schwer entscheiden. Strenge Vorschriften über das Salzen und Packen des Herings, über die Art des zu verwendenden Salzes, über den Tonnenbrand***) sowie über Beschaffenheit und Größe der Tonnen mögen die Güte und den Ruf des holländischen Herings gefördert haben. Ebenso haben gewisse, schon im Jahre 1580 gegebene Bestimmungen zur Verhütung und Verminderung von

*) Erst 1648, in dem Westfälischen Frieden, wurde die Selbständigkeit der Republik förmlich anerkannt.

**) „Die deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert und bis zum Jahre 1902", S. 9.

***) Solange Handelsleute versuchen, schlechtes Fleisch auf offenem Markt zu verkaufen, solange wird man der Versuchung schwer widerstehen, in der Mitte der Heringsfässer, dem Käufer unsichtbar, schlechte Ware einzuschmuggeln. Schon die Fässer des Schonenherings wurden auf Menge und Beschaffenheit des Inhalts untersucht, und erst wenn sie einwandfrei befunden waren, mit Kreismarken versehen (gezirkelt), bevor sie in den Handel kamen. Die niederländische, britische und norwegische Regierung haben die Heringsfässer in ähnlicher Weise untersuchen und dann mit einer eingebrannten Marke versehen lassen; daher der Name Heringsbrand. In Schottland besteht der Brand noch, als Rest des längst aufgegebenen Prämiensystems; nur für gebrannte Fässer wurden Faßprämien gezahlt. Die Niederlande haben den Brand aufgegeben, die Norweger haben ihn im Jahre 1900 eingeführt; daß man mit seiner Einführung in England und Irland vorgehen will, verlautet hin und wieder.

Netzverlusten wahrscheinlich genützt. Einengend mußten dagegen alle Bestimmungen über die Fangzeit, welche vor dem 25. Juni nicht beginnen durfte, über den Absatz nach dem Auslande, über das Jagerverfahren,*) über die Fangschiffe und -geräte wirken.

Das im Jahre 1625 eingesetzte Seefischereikollegium, eine Art Verwaltungs- und Gerichtsbehörde, vermehrte noch die sehr zahlreichen und strengen Vorschriften, welche sämtlich den Zweck hatten, den hohen Ruf des holländischen Herings zu erhalten. Eine vollständige Heringsgesetzgebung entwickelte sich. Jede Stadt, wo Fangschiffe heimisch waren, hatte ein Heringsamt. Mit der Energie der Bürger jener Zeit schlossen sich die Eigner und Fischer unter großen Geldopfern zusammen. Die „Deputierten der Heringsfischerei" konnten aber die Rechte des Gewerbes nicht auf die Dauer mit hinreichendem Erfolg verteidigen. So waren auch während der Blütezeit der holländischen großen Fischerei widerstreitende Kräfte in Bewegung.

Großen Schaden erlitt die holländische Seefischerei durch die englisch-holländischen Kriege von 1652 bis 1654, von 1665 bis 1667, von 1672 bis 1674; durch den Krieg Frankreichs gegen Holland-Spanien von 1674 bis 1678 und durch den Spanischen Erbfolgekrieg von 1702 bis 1713. Das bis zum Seeraub ausgebildete Kaperwesen jener Zeit machte einen bewaffneten Schutz der Fangflotten nötig. In den besten Jahren gingen 3000 Schiffe mit 50 000 Mann Besatzung auf den Heringsfang. Hatte vor dem Beginn der großen Seekriege das Gewerbe den Generalstaaten durch Erhebung von Lastgeldern Einnahmen geschaffen, so mußten jetzt Opfer für die unentbehrlich gewordenen Convoischiffe gebracht werden. Auch diese konnte die Republik nicht immer stellen. Als sie 1653 Schiffe für die Flotten von Tromp, Evertsen und de Witt ausrüsten mußte, ließ sie Buisen und Huker bewaffnen. Auch Kaperbriefe wurden an Buisen ausgegeben. Blieb Hollands Seefischerei trotz dieser Schwierigkeiten einträglich und mustergültig für andere Nationen, so lag dies an der hervorragenden Tüchtigkeit seiner Seefischer und Kaufleute. Die Bevölkerung des kleinen Landes war sehr dicht. Es herrschte allgemeiner Wohlstand neben starkem Nationalgefühl und unabhängigem, selbständigem Sinn. Der holländische Seefischer war besser unterrichtet, bescheidener, stetiger und zuverlässiger als der anderer Nationen. Als der Friede zu Utrecht geschlossen wurde und das 18. Jahrhundert gekommen war, trat ein vollständiger Verfall der holländischen Seemacht ein. Unter den Kriegen und Unfällen war auch die große Fischerei zusammengebrochen. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts brachte die Zeit der französischen Herrschaft noch weiteren Schaden. Von 1810 bis 1813, als die Niederlande französische Provinz waren, lag die ganze Seefischerflotte zur geplanten Landung in England bereit. Die Großmachtstellung Hollands blieb auch nach Vertreibung der Franzosen vernichtet. Noch war die Ansicht geläufig, daß die Niederlande von Gott zum ersten Heringslande der Erde bestimmt seien, daß der Hering den niederländischen Handel in Gang und daß dieser die Welt in Schwung halte. Der Verfall des Gewerbes war aber nicht aufzuhalten. Ausrüstungs- und andere Prämien, mit denen man von der Mitte des 18. Jahrhunderts an vorging, schafften keinen Wandel. Eingeengt in ein Netz von Vorschriften, bestimmt, die Güte der Waren zu gewährleisten, konnte

*) Jager sind die Schiffe, welche den Hering, besonders den der ersten Fänge, von den Flotten in See anbringen. Vor dem 15. Juli durfte Hering nicht angebracht werden.

Holland den Wettbewerb der Schotten, Norweger, Schweden und schließlich auch der Deutschen nicht mehr aufhalten. Das Ausland arbeitete unter liberaleren Bedingungen; es lieferte eine marktfähige, vielleicht etwas schlechtere Ware. Durch Vorurteile und kurzsichtige Maßnahmen beeinflußt und an die heimischen Stapelplätze gebannt, mußten die Niederländer unterliegen. Viel Gesetzgebung und wenig Fischerei, das ist das Kennzeichen ihrer Zustände vom Ende des 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. Die Fischer sahen nach dem Staatssäckel, seit sie den Verdienst der See nicht mehr abringen konnten. Man fischte nach Prämien, nicht nach Hering. Vielfach wurde Geld über Bord gesegelt. Als im Jahre 1850 im Parlament nicht bewiesen werden konnte, daß Prämien die Seefischerei retten können, ließ man alle einengenden Vorschriften, aber auch die Prämien fallen. Dies war im Jahre 1857 geschehen. Reichlicher Fang und nicht zu hohe Preise waren die Mittel, um die holländische große Fischerei wieder hoch zu bringen. Mit dem neuesten Abschnitt in der Geschichte dieser Fischerei setzte in der Tat ein zwar mäßiger, aber ständiger Aufschwung ein.

Die Entdeckungsfahrten der Holländer in das nördliche Eismeer zu Ende des 16. Jahrhunderts führten zu dem Eismeerfang, welcher der Zeit nach mit der großen Heringsfischerei zusammen blühte und verfiel. Während aus dieser neue Betriebe entstanden, ging der Eismeerfang im 19. Jahrhundert ein.*)

In Großbritannien und Irland, also in den drei unter einem Szepter und einem Parlament vereinigten Königreichen England, Schottland und Irland, erhielt die Seefischerei von der Entdeckung Nordamerikas durch Cabot im Jahre 1494 sowie durch die spätere Besitzergreifung des nördlichen amerikanischen Festlandes mit den davor liegenden Inseln eine mächtige Anregung. Im Jahre 1583 wurde Neufundland, von Fischbanken umgeben, die zu den besten der Erde gehören, britischer Besitz.

Im ganzen standen — und stehen noch — England und Schottland im Vordergrunde bei Fangfahrten, Fängen und Fischhandel. Dort wurde dem Seefischereigewerbe schon in sehr früher Zeit eine Wichtigkeit beigemessen, auf welche die das Land von allen Seiten umgebenden Meere hinwiesen. Schon im Jahre 1215 wurden durch die Magna Charta, den Staatsgrundvertrag, welcher als Ausgangspunkt der englischen Verfassung gilt, die Interessen der Seefischerei berücksichtigt. Die Heringsfreimärkte in Yarmouth, welche alljährlich zur Herbstzeit stattfanden, sollen viele Fischer angelockt haben. Im Jahre 1357 wurde ausdrücklich verordnet, daß der Heringshandel während dieser Freimärkte zu betreiben sei. Wenn anderseits die Engländer sich damals an den Schonenmärkten der Ostsee beteiligten, so liegt die Vermutung nahe, daß hier versucht wurde, einen Wettbewerb mit dem Schonenverkehr einzuleiten.

Sehr zahlreich sind die im Laufe der Jahrhunderte im Interesse der Seefischerei erlassenen Parlamentsakte. Der Beginn des Aufschwunges der Seegeltung Englands unter Heinrich VIII. bestärkte die Regierung und das Parlament in der Ansicht, daß die Seefischerei die Kinderstube für den Staatsdienst zur See sei und das Gewerbe schon deshalb alle Förderung verdiene. Zu den Maßnahmen jener Zeit gehört einerseits die Sorge für Erlangung billiger Fischnahrung für Arme**);

*) „Das Nordpolarmeer", S. 3 bis 12.

**) Nicht ein Volksnahrungsmittel nach dem bei uns bekannten Schlagwort, sondern eine Nahrung für Arme sollte der Seefisch sein.

anderseits die Gewährung von Fischausfuhrprämien zur Förderung des Gewerbes. Bald ließ man die Prämien wieder fallen in der klaren Erkenntnis, daß jede Ausfuhrprämie den Armen die Seefischnahrung verteure.

Eine Änderung in der Behandlung von Fischereiangelegenheiten brachte die Vereinigung der Parlamente von England und Schottland im Jahre 1707 und dieser beiden mit dem irischen Parlament im Jahre 1800. In allen Parlamentsakten, deren Zahl sehr groß ist, treten folgende Grundsätze wieder und wieder in die Erscheinung:

Daß die Seefischerei im ganzen für den Wohlstand und für die Seemacht der Vereinigten Königreiche von der größten Wichtigkeit ist,

daß die Seefischerei gehoben werden muß, als eine nützliche Kinderstube für Vollmatrosen der Kriegsflotte,

daß das Ansehen und der Absatz der Fischereierzeugnisse der vereinigten Königreiche im Auslande gehoben werden müssen,

daß die mit der Überwachung des Gewerbes betrauten Beamten dasselbe genau kennen müssen,

daß die Fangbetriebe nach anderen, ausländischen verbessert werden müssen, wenn dies nötig ist,

daß die mutwillige Vernichtung von Fischen und Fischbrut als eine Verminderung eines wichtigen Nahrungsmittels für Arme zu vermeiden ist,

daß die Seefischerei geschützt werden muß, weil ihr Schutz den Armen zu einem gesunden und billigen Nahrungsmittel verhilft,

daß die Seefischerei und ihre Hilfsgewerbe eine große Zahl armer Leute beschäftigen und daß schon deshalb das Parlament das Gewerbe möglichst unterstützen solle.

So griffen Regierung und Parlament schon mit Maßnahmen zur Hebung des Gewerbes ein, als die Seegeltung Englands sich erst zu entwickeln begann.

Bemerkenswert ist unter diesen Maßnahmen eine Verordnung der Königin Elisabeth, durch welche ein Zwang zum Genuß von Fischnahrung ausgeübt werden sollte, nachdem der Abfall der Bewohner von dem katholischen Glauben diese Nahrung vermindert hatte. Daß die Folgen der Reformation in dieser Richtung in allen nordeuropäischen Staaten für das Seefischereigewerbe verhängnisvoll waren und noch sind, leuchtet ohne weiteres ein. Hatte doch z. B. noch während der Regierung Heinrichs VIII., Elisabeths Vaters, die Nahrung der Kriegsschiffsbesatzungen hauptsächlich aus Salzrindfleisch, Schiffszwieback und Stockfisch*) bestanden.

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts griffen England und Schottland zur Gewährung von Schiffsausrüstungs- und anderen Prämien, um den niederländischen Wettbewerb zu bekämpfen. Für so vorbildlich wurde auch hier die holländische Fangart mit Salzung des Herings an Bord von Buisen gehalten, daß die Prämien an dieses Fangverfahren geknüpft wurden. Weder an der Westküste, noch weniger aber an der Ostküste gelang es, das holländische Fangverfahren einzuführen. Die Entwicklung des Heringsfanges in großen Heringsbooten mit Salzung nach der An-

*) „Shakespeares Sea Terms Explained", by J. B. Whall, Master Mariner. London 1910. Simpkin, Marschall Hamilton Kent and Co.



landung bewährte sich besser als eine starre Nachahmung des niederländischen Verfahrens. Darauf wurde die Seefischerei besonders der Ostküste aufgebaut, welche in Schottland die erste der Erde wurde. Erst 1830 stellten England und Schottland die Gewährung von Prämien ein. Schon vor dieser Zeit war ihre Seefischerei, besonders die schottische Heringsfischerei, zu solchem Aufschwung gekommen, daß der niederländische Wettbewerb vollständig besiegt war. Großbritannien hatte inzwischen auch Frankreich zur See niedergerungen. Es war die erste Seehandelsmacht der Erde geworden. Mittelbar und unmittelbar hatte seine gesteigerte Seegeltung auch seine Seefischerei beeinflußt. Die vereinigten Königreiche sind seitdem nicht nur der erste Seestaat, sondern auch der erste Seefischereistaat der Erde. Schon 300 Jahre früher hatte man in England die Wichtigkeit der Seefischerei für die Wehrhaftigkeit zur See klar erkannt und seitdem ununterbrochen im Auge behalten. So konnte und mußte die Hebung des Gewerbes mit der Vermehrung der Seegeltung Hand in Hand gehen.

Neben anderen Maßnahmen der Regierung wird übrigens mindestens mittelbar der große Schritt die Seefischerei gefördert haben, den Großbritannien im Jahre 1846 durch seinen Übergang zum Freihandel machte. Erst als hierdurch die Navigationsakte von 1651, ein Schiffahrts- und Handelsmonopol ohne gleichen, aufgehoben war, wurde England die große schaffende Werkstatt der Erde und die Beherrscherin des Handels über Meere und Ozeane. Schließlich war auch von Bedeutung, daß Großbritannien im Jahre 1868 alle einschränkenden Vorschriften über Heringsfanggeräte und Fangzeiten, die man nach niederländischem Muster gemacht hatte, aufhob.

An dem Eismeerfang im Nordpolarmeer haben sich Engländer und Schotten im Wettbewerb mit anderen nordwesteuropäischen Staaten, besonders mit den Holländern, seit dem 15. Jahrhundert beteiligt. Seit einem Jahrhundert geht der Eismeerfang, in dem einst Lord Nelson seine erste seemännische Ausbildung erhielt und der jetzt nur noch von Schottland aus betrieben wird, zurück. Norwegen hat, hier seit einigen Jahrzehnten die Führung.

In Frankreich hatten die Bewohner der westlichen und nördlichen Küste, besonders der Bretagne, von jeher Liebe zur Seefischerei. Wir können hier ihre Betätigung nicht bis in die Anfänge verfolgen. Das alte, wahrscheinlich aus dem 12. Jahrhundert stammende Seerecht von Oleron*) enthält bereits Schutzbestimmungen für das Gewerbe.

Schon im Jahre 1500, also 6 Jahre nachdem Cabot Nordamerika entdeckt hatte, sollen Franzosen bei Neufundland gefischt haben; aber erst im Jahre 1604 gründeten sie die ersten Fischereistationen auf der Insel.**) Zu Ende des 17. Jahrhunderts zählt man 3000 Franzosen unter ihren Einwohnern. Die eine Hälfte gehörte damals den Franzosen, die andere den Engländern, welchen sie im Frieden von Utrecht ganz zufiel, während den Franzosen nur gewisse Fischereirechte verblieben. Im Jahre 1783 wurden die kleinen Inseln St. Pierre und Miquelon, welche dicht unter der Südküste von Neufundland liegen, den Franzosen als Fischereistationen abgetreten. Die Streitigkeiten wegen der Rechte Frankreichs auf der Hauptinsel

*) Oleron ist eine Insel im Biscayschen Meerbusen vor der Mündung der Charente.

**) Les Grandes Pêches Maritimes Modernes de la France par Georges Roché, Inspecteur Principal des Pêches Maritimes. Paris, G. Masson, Boulevard St. Germain.

haben jedoch nicht geruht, bis sie im Jahre 1904 bei dem marokkanisch-ägyptischen Abkommen endgültig geregelt wurden. Der Neufundlandfang bildet noch jetzt einen wichtigen Zweig der französischen Hochseefischerei.

Die Fischerei daselbst besteht aus:

1. dem Fang an der Ostküste,
2. der Fischerei an der Westküste im Golf von St. Lorenz,
3. dem Fang auf der großen und kleinen Neufundlandbank,
4. der Fischerei auf den Banken in der Nähe von St. Pierre und Miquelon.

Ein großer Teil der Fangflotte macht im Frühjahr jedes Jahres den über 2000 Seemeilen weiten Weg nach den Fangplätzen, um im Herbst nach Frankreich zurückzukehren.

Fast so wichtig und ebenfalls Jahrhunderte alt ist der französische Fangbetrieb unter Island. Auch dieser beginnt im Frühjahr und endet im Herbst.

Von dem im Jahre 1494 von Sebastian Cebet entdeckten Kanada nahmen die Franzosen im Jahre 1524 Besitz. Das kostbare, einst Neufrankreich genannte Land wurde im Jahre 1763 an England abgetreten. Damit war die französische Macht in Nordamerika zu Ende. Eine Generation später wurde die Westsee von britischen Pelzhändlern entdeckt.*) Wenn Frankreich trotz der Verdrängung von seinen nordamerikanischen Besitzungen noch heute an dem Neufundlandfang festhält, so beweist dies, wie lange die Besitzergreifung auf die Seefischerei eingewirkt hat.

Auch der französische Staat hat sein Interesse für die Seefischerei seit langer Zeit in werktätiger Weise bekundet. Prämien und Zollschutz bestehen seit Jahrhunderten und sind jetzt in solchem Maße in Geltung, daß ausländischer Wettbewerb fast ausgeschlossen ist. Ob dies dem Gewerbe dauernd nützt, erscheint mindestens fraglich. Durch die altfranzösische Einrichtung der Inscription Maritime**) (Marine-Einschreibung) werden den Fischern gewisse Vorteile gewährt, von denen noch jetzt gelten:

Unentgeltliche Ausübung des Fisch- und Vogelfanges im Bereiche der Seedomänen***) durch die Eingeschriebenen, ihre Frauen, Witwen und Waisen;

Betreibung von Park- und Muschelanlagen mit eigener Arbeit in dem Marine-Domänengebiet und den ihm angehängten Teilen durch die erwähnten Personen. Befreiung derselben Personen von Abgaben bei dem Kleinhandel mit Fischen usw.

Nordspanier und Portugiesen sind vor dem Zeitalter der ozeanischen Entdeckungen ebenfalls als Seefischer und Walfänger hervorragend tätig gewesen.

---

*) „The Remarcable History of the Hudson-Bay Company", by George Bryce, London, 1910. Sampson, Low, Marston and Co.

**) Die Jahrhunderte alte französische Marineeinschreibung bedeutet die Eintragung (Einschreibung) der Seeleute und Fischer in Listen. Alle brauchbaren Leute unterliegen der Einschreibung und der Dienstpflicht. Als Entschädigung dafür erhalten sie und ihre Angehörigen der Dienstzeit in der Flotte entsprechende Pensionen. Durch die im Jahre 1913 eingeführte allgemeine dreijährige Dienstpflicht ist die Einschreibungseinrichtung zum Teil überholt. Der Ersatz für die Flotte wird durch Dienstpflichtige und Freiwillige nach einem dem deutschen ähnlichen Verfahren gedeckt. Wenn man daneben die Einschreibung beibehalten hat, so wird dies, wie in Frankreich so oft, einen politischen Hintergrund haben. Die Abgeordneten der Küstenprovinzen werden durch ihre Wähler beeinflußt, von denen viele die Aufhebung der Eingeschriebenenpensionen nicht wünschen.

***) Über den Begriff der französischen Seedomänen siehe: „Die Organisation der Seefischerei in den Staaten Europas und Nordamerikas." Von Ernst Bohnhof. Beilage zum Jahrgang 1889 der „Mitteilungen der Sektion für Küsten- und Hochseefischerei".



Mit ihrer Seemacht und Seegeltung verfielen Jagd- und Fangbetrieb vom Ende des 16. Jahrhunderts ab. Noch gibt es Kabeljaufänger aus Portugal in der Neufundlandflotte und portugiesische Waljäger bei den Azoren. Die beiden einst mächtigsten Staaten zur See hatten, seit ihnen durch die fast mühelose Erwerbung neuer Länder ungeahnte Reichtümer zugefallen waren, dem Seefischereigewerbe gegenüber nur eine Reihe versäumter Gelegenheiten zu verzeichnen.

In Norwegen ging nach der Besiedelung Islands und der Entdeckung Grönlands und Nordamerikas durch die Isländer die Kenntnis von Grönland und Nordamerika verloren. Das Jahr 1605 brachte eine Wiederentdeckung Grönlands. Obgleich die dänisch-norwegischen Könige Ansprüche auf die Hoheits- und Fischereirechte in den Nordpolarländern machten,*) nahmen die Norweger an den Entdeckungs- und Fangfahrten im Nordpolarmeer vom 16. bis zum 18. Jahrhundert wenig teil. Erst im 19. Jahrhundert begannen ihre Eismeerfänge.**)

Die Fischerei an den Küsten, durch das Erscheinen von Herings- und Makrelenschwärmen sowie durch die Nähe großer Banken mit anderen Fischen sehr begünstigt, kämpfte noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts mit den Grundbedingungen für einen ertragreichen Fang und Absatz. So sehr beherrschte der holländische Einfluß in Bearbeitung und Behandlung den Seefischhandel und -fang, daß holländische Schiffstypen, holländische Art der Salzung, Bereitung und Packung der Fische zur Nachahmung auch hier empfohlen wurden.***) Anderseits wird angegeben, daß die Holländer hunderte von Lasten†) norwegischen Hering von Norwegen nach Amsterdam brachten, in eichene Fässer packten und ihn in ganz Europa als flämischen Hering verkauften. So lange sicherte allein der alte festbegründete Ruf den Absatz der Ware zu hohen Preisen.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts nahmen die Norweger den Walfang mit Harpunenkanonen auf, die von Bord der Walfangdampfer aus gefeuert wurden.††) Als das 20. Jahrhundert heraufgekommen war, jagten sie Wale in allen Meeren der Erde. Die am Lande oder an Bord größerer Handelsdampfer vorhandenen Einrichtungen verarbeiten die Tiere restlos unter Verwendung aller früher als Abfall unbenutzt gebliebenen Teile.

Die Kriege um die Vorherrschaft in der Ostsee haben auf die Seefischerei nicht so viel Einfluß ausgeübt, wie die großen Kriege zwischen England und Holland auf die Nordseefischerei. Vom 11. bis zum 19. Jahrhundert sind die Ostseekriege nicht nur von den angrenzenden Staaten geführt worden; auch England und Holland griffen ein.†††) König Gustav Adolph von Schweden strebte die Vorherrschaft in der

*) „Das Nordpolarmeer" S. 6.

**) Unter Eismeerfang ist die Jagd auf Wale, Robben, Eisbären und Renntiere in erster Reihe zu verstehen. Siehe „Die Deutsche See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert, S. 17. Jagd auf Füchse und Vögel, das Einsammeln von Eiderdaunen und Fischfang werden nebenher betrieben.

***) Afhandling om de Norske Fiskerier og Beretninger om Reiser i Aarene 1795 til 1802, for at Studere Fiskeriforhold. Af Jens Rathke.

†) 1 Last = 14 Fässer.

††) „Das Nordpolarmeer", S. 12 und 43.

†††) Die Kriege Dänemarks mit Karl X. von Schweden von 1644 bis 1660. Der Schonensche Krieg von 1675 bis 1679. Der große nordische Krieg von 1700 bis 1721. Der russisch-schwedische Krieg von 1741 bis 1743 und von 1788 bis 1790. Der Krieg Englands gegen Dänemark 1801 und 1807 bis 1814. Der russisch-schwedische Krieg von 1808 bis 1809.



Ostsee, ein Mare clausum für Schweden an. Die Abdrängung Deutschlands von der See, die Ausbildung der Ostsee zu einer schwedischen Grenzprovinz nach Süden hin, war eins seiner Ziele. In den Kämpfen, in welche dann Schweden über 150 Jahre lang verwickelt war, wurde es niedergerungen.

Die Lage von Dänemark und Schweden an einem Binnenmeer, die Ängstlichkeit, mit der sie über ihre Interessen in dem engeren Kreise wachten, wird mitgewirkt haben, als sie bei den großen Entdeckungsfahrten fehlten. Es ist ohne weiteres klar, daß hierdurch die Entwicklung ihrer Seefischerei ins Große verhindert wurde. Für Dänemark blieb durch den Besitz von den Färöern, Island und Bornholm die Möglichkeit zur Schaffung großartiger Seefischereiunternehmungen.

Die dänische Seefischerei, zu der bis zum Jahre 1814 die norwegische gehörte, bestand von jeher und besteht noch aus Kleinbetrieben, die aber seit Einführung des Motors in dem letzten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts einen großen Aufschwung genommen haben. Auch auf den Färöern und auf Island setzte ein Aufschwung ein, in Island begünstigt durch die neue Verfassung.

In Schweden begann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Entwicklung der Fischerei von der Kattegatküste ins Größere.

Rußlands Seefischereiinteressen lagen von jeher weniger in der Ostsee als an seinen Eismeer- und asiatischen Küsten. Die Eroberung Sibiriens im 16. und 17. Jahrhundert war mehr von Jagd auf kostbare Pelztiere als durch Seefischerei beeinflußt. Was man von der nordsibirischen Küste zwischen der norwegischen Grenze und dem Stillen Ozean mit Bezug auf Eismeerfang und Fischerei zu erwarten hat, wird erst im 20. Jahrhundert festgestellt werden.

Was ich vorstehend über die Seefischerei abrißweise angeführt habe, bezieht sich auf das Gewerbe im ganzen. Wenn ich mich bei diesen geschichtlichen Skizzen mit der deutschen Seefischerei zuletzt beschäftige, so geschieht dies, weil wir uns bisher vielfach an das Ausland angelehnt haben und weil ich bei der hier nötigen, etwas größeren Ausführlichkeit auf ausländische Verhältnisse zurückkommen muß.

Bis gegen das Jahr 1500 waren die Hansen neben den Niederländern die Herren der großen Seefischereimärkte der Erde. Nicht nur auf den Schonenmärkten, sondern auch in Bergen, in den Niederlanden und auf Island folgten sie dem niederländischen Fischhandel. Als sich ein Jahrhundert später Seefischer aus Holland, Frankreich, Spanien und Portugal auf den Fischbänken von Neufundland sammelten, waren Deutsche nicht erschienen. Die Hansen hatten mehr als vier Jahrhunderte lang an dem Fischhandel Nord- und Mitteleuropas teilgenommen. Den Fischfang hatten sie wenig betrieben. Welchen Einfluß die Beteiligung an den großen Entdeckungen des 15. und 16. Jahrhunderts auf die Belebung der Hochseefischerei geübt hat, wird hier bei Deutschland in negativer Richtung klar. Der im 14. Jahrhundert auch zur See starke deutsche Orden war eine Landmacht; er konnte die russischen Ostseeprovinzen kolonisieren, er konnte auch eine Flotte zur Bestrafung der Vitalienbrüder nach Wisby senden; zu einer Seemacht konnte er sich aber nicht auswachsen. Als im 17. Jahrhundert auch die Macht der Hansa verfallen war, setzten die Kriege mit Schweden ein, zu deren Zielen die Verdrängung Deutschlands von der See gehörte. Der Friede zu Münster und Osnabrück ließ von der ganzen früher deutschen Küste zwischen der Newa und Dünkirchen nur noch die beiden Häfen von Lübeck und Ro st

sowie einen Teil der hafenlosen hinterpommerschen Küste in deutschen Händen. Von rund 1370 Seemeilen blieben etwa 100 in deutschem Besitz. Alles übrige, darunter die Oder-, Elb-, Weser- und Emsmündung, war schwedisch, dänisch, polnisch oder holländisch geworden. Damit war eine Beteiligung Deutschlands an den großen Entdeckungsreisen und eine Entwicklung seiner Seefischerei ins Große ausgeschlossen. Vom Westfälischen Frieden im Jahre 1648 bis zur Verdrängung der Dänen aus Schleswig-Holstein im Jahre 1864, also über 200 Jahre lang, hatte Deutschland — mit Preußen als Vormacht — zu kämpfen, damit an seinen Küsten wieder deutsche Flaggen wehten. Erst im Jahr 1867 vereinigte eine Flagge, die Flagge des Norddeutschen Bundes, die deutschen Seeleute und Seefischer unter demselben Hoheitszeichen. Bis dahin heißten Mecklenburger, Lübecker, Hamburger, Bremer, Oldenburger und Hannoveraner ihre besondere Landesflagge an der Gaffel ihrer Schiffe. Daß unter solchen Umständen eine deutsche Seefischerei nicht entstehen konnte, leuchtet ohne weiteres ein.

Die Eismeerfänge der Deutschen vom 16. bis zum 19. Jahrhundert standen unter holländischem Einfluß.*) Sie waren die einzige Entwicklung unserer Betriebe ins Große. Die Schiffe für die Fangfahrten waren übrigens nicht etwa für den Zweck gebaut, sondern es waren Handelsschiffe, die ihre Tätigkeit als Frachtfahrer, meistens Küstenfahrer, unterbrachen, um auf den Walfang im Nordpolarmeer, den sogenannten Grönlandfang, zu gehen.**)

Die Gründe, weshalb sich eine Seefischerei Deutschlands bis zur Entstehung des Reiches im Jahre 1871 nicht entwickeln konnte, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I. Verfall der Hansa.
II. Verminderung der Fischnahrung durch den Abfall eines großen Teils der europäischen Bevölkerung vom katholischen Glauben.
III. Abdrängung Deutschlands von den Küsten zu einer Zeit, da andere Völker neue Land- und Meeresgebiete entdeckten und eroberten.
IV. Verfall des Eismeerfanges, weil die Abnahme der Wale und anderer Trantiere im Nordpolarmeer die Jagd nicht mehr lohnend genug machte.

Nach Gründung des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867 und des Deutschen Reiches im Jahre 1871 begann man zu erkennen, daß das Seefischereigewerbe in Deutschland gefördert werden müsse,***) weil sein Aufblühen zu den Grundlagen der Seegeltung gehöre. In Zusammenhang damit stehen folgende Ereignisse:

1. Gründung des Deutschen Fischerei-Vereins im Jahre 1871.
2. Erlaß eines Fischereigesetzes für den Preußischen Staat im Jahre 1874.
3. Erlaß Allerhöchster Ausführungsbestimmungen zu dem Preußischen Fischereigesetz im Jahre 1877, erneuert 1887.

---

*) „Das Nordpolarmeer", S. 6 und 7.

**) „Aus den Lebenserinnerungen des Grönlandfahrers und Schiffers Paul Frercksen", von Professor Dr. Friedrich Paulsen. Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Band 35.

***) Die landläufige Ansicht, daß es sich um die Erweckung eines jahrhundertelang verkümmerten Gewerbes zu neuem Leben handelte und noch handelt, wird nicht zutreffen. Deutschland hatte früher so gut wie keine Seefischerei.

4. Erlaß von Fischereigesetzen in den nichtpreußischen Bundesstaaten bis zum Jahre 1891.
5. Schaffung einer Sektion für Küsten- und Hochseefischerei des Deutschen Fischerei-Vereins im Jahre 1885.
6. Aufbringung von Geldmitteln in dem Etat des Reichsamts des Innern zur Hebung der Seefischerei im Jahre 1886. (Die Bewilligung betrug im ersten Jahre 100 000 *M*, sie erfolgte seit 1886 jährlich mit Beträgen bis zu 500 000 *M*.)
7. Abzweigung der Sektion für Küsten- und Hochseefischerei von dem Deutschen Fischerei-Verein als „Deutscher Seefischerei-Verein" im Jahre 1894.
8. Übernahme des Protektorats über den Deutschen Seefischerei-Verein durch Seine Majestät den Kaiser im Jahre 1894.

In Preußen war die Fischereigesetzgebung bis zum Jahre 1874 provinziell oder örtlich geregelt, abgesehen von den privatrechtlichen Vorschriften des Allgemeinen Landrechts. Allgemeine, das ganze Staatsgebiet umfassende fischereipolizeiliche Vorschriften gab es nicht. Ähnlich waren die Zustände in den anderen Bundesseestaaten.

Eine Änderung des unter 1 und 3 erwähnten Preußischen Gesetzes nebst Verordnungen schwebt seit einer Reihe von Jahren.

Alle diese Gesetze und Vorschriften gehen übrigens mehr die Binnenfischerei als die Seefischerei an. Sie können sich auf diese wenig erstrecken, weil das Seefischereirecht außerhalb der Seefischereigrenze (Hoheitsgrenze) international ist. Auf der Scheidelinie zwischen dem Hoheitsseegebiet und dem Seegebiet aller — nicht nur der deutschen — Seestaaten begegnen sich nationale und internationale Interessen. Der Schutz gewisser Fischarten gegen Ausrottung oder zu starke Abnahme wird Maßnahmen bedingen, welche gewisse Einheitlichkeiten der Gesetzgebung in dem Seefischereigebiet vieler Seestaaten der Erde nötig machen werden. Ich komme in dem Abschnitt II, „Internationale Seefischereigrenzen", S. 364, darauf zurück.

In den Bibliotheken, Archiven und Kirchenbüchern unserer Küstenstädte und -dörfer werden sich Quellen zur Geschichte unserer Seefischerei finden lassen.*) Das Studium wird aber mehr Aufschluß über den Seefischhandel als über die Fänge geben. Außerdem ist in den Urkunden die Binnenfischerei von der Seefischerei in der Regel nicht getrennt, so daß sich schwer feststellen läßt, was in dem Gebiet der Küstenfischerei, wenn man dieses an die offene Meeresküste verlegt, vor sich ging. Der Teil unseres Seefischereigebietes, welcher zwischen der Binnenfischereigrenze und der Hoheitsgrenze liegt, umfaßt das Seegebiet vor den Küsten, die unteren Stromläufe, die Haffe, die Bodden, Wieken, Förden usw. Er war der Gesetzgebung schon seit Jahrhunderten unterworfen. Die Zweckmäßigkeit, hier eine einheitliche Gesetzgebung anzustreben, soll hier nur angedeutet werden. Sie wird sich schwer erreichen lassen, weil die Regelung des Fischereiwesens dem Reich nach der Verfassung nicht vorbehalten ist. Eine einheitliche Festlegung der Fischereigrenze nach See hin

*) Das Werk „Fische, Fischerei und Fischzucht in Ost- und Westpreußen", von Dr. Berthold Benecke, gibt in dem Abschnitt Geschichte der Fischerei in Ost- und Westpreußen auf S. 265 bis 331 mancherlei Angaben, welche diese Ansicht bestätigen.



wird sich aber nicht umgehen lassen. Viele Verschiedenheiten werden nicht beseitigt werden können, zum Nachteil des Einheitsgedankens im Reich.*)

Geographische und politische Verhältnisse mußten der deutschen Seefischerei in der Nordsee eine andere Entwicklung geben als in der Ostsee. Durch die befruchtende größere Nähe des Ozeans gediehen überseeische Unternehmungen bisher nur an der Nordseeküste. Ein Einfluß der mit dem Jahre 1884 begonnenen Erwerbung von deutschem Kolonialbesitz beginnt dort aber erst zu erwachen.

Von der deutschen Nordseeküste machte im Jahre 1898 das Deutsche Reich den ersten Versuch, die Entwicklung unserer Seefischerei ins Große zu unterstützen, indem S. M. S. „Olga" zur Erkundung der Fischgründe in die Gewässer des Nordpolarmeeres bei Spitzbergen und der Bäreninsel entsendet wurde. Es folgte im Jahre 1899 eine von dem Deutschen Seefischerei-Verein entsandte Expedition nach der Bäreninsel. Zwei deutsche Fischdampfer und ein Transportschiff gründeten auf der Insel eine deutsche Fischereistation, machten Walfangversuche im Nordpolarmeer und erkundeten die hydrographischen und geologischen Verhältnisse auf der Insel. Sichtbar haben diese Expeditionen nicht weite Kreise gezogen. Sie werden aber anregend auf Ausbeutung der Fischgründe in der Barentsee und auf die Unternehmungen anderer Nationen gewirkt haben, welche in der Ausnutzung der Bodenschätze Spitzbergens gipfeln. Das schon erwähnte Werk „Das Nordpolarmeer" gibt Aufschluß über die deutschen Expeditionen.

In dem Frischfischfang bestand, wie in manchem anderen Gewerbe, wenig Fortschritt, bis die Technik, das große Machtmittel der modernen Zeit, eingriff. Folgende Ereignisse sind hier als in ihrer Wirkung umgestaltend anzuführen:

1. Der in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begonnene, noch immer in der Ausgestaltung begriffene Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes, welcher den Absatz der Fänge in das Inland möglich machte.
2. Die etwa mit dem Jahre 1840 beginnende Ausbildung des Grundschleppnetzes für den Fang auf hoher See und in überseeischen Gewässern.
3. Die etwa um das Jahr 1880 einsetzende Fortbewegung der Fangschiffe durch Dampfkraft. Das Eindringen der Fischdampfer, der Heringsdampfer und der Heringslogger mit Hilfsmaschinen in die Großbetriebe.
4. Die mit Einführung der Dampfkraft zur Fortbewegung der Schiffe beginnende Bedienung der Fangbetriebswinden durch Dampf.
5. Die um das Jahr 1890 einsetzende Anwendung künstlich erzeugter Kälte zur Erhaltung der Fänge.

---

*) Nach dem Provinzialrecht des Herzogtums Neu-Vorpommern und des Fürstentums Rügen steht das Recht zur Fischerei in salzigem Wasser auf dem Schaar den Besitzern der anliegenden Güter, soweit sie daran grenzen, ausschließlich, und soweit nicht andere besondere Rechte zur Benutzung des Schaars erworben haben sollten, zu. Das Schaar erstreckt sich in der Regel so weit nach See, als man waten kann. Dieses Provinzialrecht genießt nicht Gesetzeskraft, sondern nur die Kraft von Gewohnheitsrecht. Man sollte glauben, daß hier eine Regelung angebracht wäre, die den Interessen des Gewerbes in neuer Zeit entspricht. Ähnliche Zustände werden an anderen Küstengegenden bestehen. Hier sollte nur ein Beispiel gegeben werden.



6. Die Einführung der Explosionsmaschinen zur Fortbewegung der Fangschiffe, -fahrzeuge und -boote, etwa vom Jahre 1895 ab.
7. Die gegen das Jahr 1910 beginnende Gewinnung von Stockfisch und Klippfisch durch künstliche Trocknung.

Je mehr die Segel als Fortbewegungsmittel fortfielen, desto weiter wurden die Fangreisen ausgedehnt. Von den Nordseehäfen aus ging man bis nach den Gewässern bei Island und in die Barentsee nordwärts, bis nach der Küste von Marokko südwärts auf den Fang. In der Ostsee begann man die weiter von den Küsten abliegenden Fischbanken aufzusuchen.

Die den Fang gewerbsmäßig betreibenden Fischer bieten natürlich alles auf, um in möglichst kurzer Zeit und so billig wie möglich die größte Ausbeute zu erlangen, unbekümmert um die Folgen. Als die nahen Fischgründe erschöpft wurden, beutete man neue, entferntere Gründe aus. Das Gesamtgewicht und der Gesamtwert der angelandeten Seefische ist bis jetzt von Jahr zu Jahr gestiegen. Wie lange das anhalten wird, ist eine offene Frage. Diese Steigerung hat nicht nur in Deutschland, sondern in allen nordeuropäischen Staaten stattgefunden.

Es ist früher erwähnt worden, daß die geschichtliche Entwicklung uns in mancher Hinsicht zur Nachahmung niederländischer Betriebe führte. Über das Bedürfnis nach dieser Anlehnung sind wir hinaus. Wir werden uns von der aus den Niederlanden stammenden Überlieferung freizumachen und unsere Betriebe wie folgt zu gliedern haben:

1. Die Heringsfischerei mit Salzung an Bord.
2. Der Grundschleppnetzfang mit Dampfern.
3. Der Walfang von Dampfern aus.
4. Die Kleinbetriebe, nämlich die Betriebe, welche ausgeübt werden:
   a) mit Fahrzeugen und Booten auf dem Gebiet zwischen der Hoheitsgrenze und der Binnenfischereigrenze;
   b) mit Fahrzeugen, die in der Regel oder gelegentlich den Fang seewärts der Hoheitsgrenze betreiben, aber nicht mehr als fünf Mann Besatzung haben.

Alle Betriebe zusammen bilden die Seefischerei, von der die Gruppe 4 a als Unterabteilung mit Küstenfischerei bezeichnet werden kann.

In der deutschen Seefischerei sollen nach dem Deutschen Seefischerei-Almanach für 1913 im Jahre 1912*) beschäftigt gewesen sein:

---

*) Die Angaben für den Deutschen Seefischerei-Almanach 1913 wurden im Jahre 1912 gesammelt, gelten also für dieses Jahr. Ich habe sie hier und in der Folge stets benutzt. Dies erwies sich als richtig auch mit Rücksicht darauf, daß die deutsche und ausländische Fangstatistik, welche diesem Abschnitt beigegeben ist, nur bis zum Jahre 1912 fertig und zu haben war.

Inzwischen ist Ende Dezember 1913 der Deutsche Seefischerei-Almanach für 1914 erschienen. Alle Angaben über die Mängel der Statistik des Almanachs, auf welche ich hingewiesen habe und später hinweisen werde, gelten auch für den Jahrgang 1914. Bemerken will ich aber, daß die Zahl der Vollfischer im Kleinbetriebe betrug:

Nach dem Almanach	1913 =	15 925
„ „ „	1914 =	15 694
Unterschied =		231

Die angegebene Abnahme von 231 Mann weist auf die Notwendigkeit genauer Ermittlung dringender hin, als Worte es vermögen.

Großbetriebe	507	Schiffe	6 631	Vollfischer
Kleinbetriebe (mit Transport- und besonderen Schiffen) . .	15 047	Fahrzeuge, Boote und Kähne	22 926	Vollfischer und vorübergehend beschäftigte Fischer
Im ganzen . . .	15 554	Fahrzeuge, Boote	29 557	Mann. usw.

Die unter 1 bis 4 angeführte Gliederung der Betriebe ziehe ich der in den Bekanntmachungen des Reichskanzlers über den Befähigungsnachweis enthaltenen vor. Zwischen Küstenfischerei, Seefischerei und Hochseefischerei ist dort nicht klar unterschieden worden. Bei dem Befähigungsnachweis werden Küstenfischerei, kleine Hochseefischerei, mittlere Hochseefischerei und große Hochseefischerei voneinander getrennt. Diese Unterscheidung deckt sich nicht mit der bei dem Gesetz über das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe gemachten, sie wird leicht zu Unklarheiten führen, wenn es sich nicht um den Befähigungsnachweis ausschließlich handelt.*)

Zur Erläuterung und Ergänzung der vorstehend gemachten Angaben lasse ich folgen eine:

Übersicht des Standes der Seefischerei verschiedener nordeuropäischer Staaten.

Tafel I. Niederlande.

Einwohnerzahl am 31. 12. 09	5 858 175
Fläche in qkm am 31. 12. 09	34 112
Zahl der Seefischer ohne Küstenfischer . . .	11 819

Zahl der Schiffe, Fahrzeuge im Jahre 1911	Zahl der Fischer im Jahre 1911	Ausbeute im Jahre 1911 ℳ	Bemerkungen
1	2	3	4
1285 Darunter: 149 Dampfer, 12 Motorfahrzeuge, 728 gedeckte Segelfahrzeuge, 396 halbgedeckte Segelfahrzeuge. Die Zahl ist nicht stetig gewachsen. Der Gesamtbrutto-Raumgehalt hat aber seit 1892 um das 2 1/2 fache zugenommen. (Die Küstenfischereifahrzeuge und -Boote sind nicht eingeschlossen.)	11 819 Es handelt sich nur um die Besatzungen der in Spalte 1 angegebenen Schiffe und Fahrzeuge. (Küstenfischer sind nicht eingeschlossen.)	28 123 043 Die Summe betrug für 1908 = 21 903 587 ℳ und ist seitdem von Jahr zu Jahr gewachsen. (Die Erträge der Küstenfischerei sind nicht eingeschlossen.)	Zu Spalte 1: Darunter: Grundschleppnetzfänger . . 512 Langleinenfänger . . . . 22 Treibnetzfänger . . . . . 751 Zu Spalte 2: Davon beschäftigt: im Grundschleppnetzfang . 2 239 " Langleinenfang . . . 290 " Treibnetzfang . . . . 9 290 Zu Spalte 3: In der Heringsfischerei mit Salzung an Bord hatten die Anlandungen im Jahre 1911 einen Wert von 18 744 368 ℳ. Dieser Wert hat von Jahr zu Jahr zwar in der Weise geschwankt, daß sich mitunter eine rückläufige Bewegung zeigte; sieht man hiervon ab, so besteht seit 1887, in welchem Jahre der Wert sich auf 6 408 728 ℳ stellte, eine dauernde Aufwärtsbewegung.

*) Bekanntmachung, betreffend die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten, vom 5. Mai 1904. Reichsgesetzblatt für 1904, S. 163.

Begründung zu § 1 des „Gesetzes, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe", vom 22. Juni 1899. Reichsgesetzblatt für 1899, S. 319.

Tafel II. **Großbritannien und Irland.**

Einwohnerzahl am 2. 4. 1911 . .	**45 216 665**
Davon entfallen:	
auf England und Wales . .	36 075 269
auf Schottland, einschließlich der Inselbevölkerung nördlich und westlich von Schottland . .	4 759 445
auf Irland	4 381 951
Außerdem:	
Insel Man und Kanalinseln .	148 934

Fläche in qkm am 2. 4. 1911 . . .	**313 607**
Davon entfallen:	
auf England und Wales . . .	151 053
auf Schottland	78 745
auf Irland	83 809
Außerdem:	
Insel Man und Kanalinseln . .	782
Gesamtzahl der Seefischer 1912 . .	101 188

Gesamtzahl der Schiffe, Fahrzeuge und Boote im Jahre 1912	Gesamtzahl der Fischer im Jahre 1912	Gesamtausbeute im Jahre 1912 ℳ	Bemerkungen
1	2	3	4
26 701 Davon: in England und Wales 12 701 „ Schottland . . . 8 815 „ Irland . 5 185 Die Zahlen sind nicht ganz sicher. Im ganzen geht auf allen Gebieten der Zug dahin, daß die Schiffs- und Fahrzeuggröße wächst, der Gesamttonnengehalt ebenfalls stetig zu-, die Zahl der Fangfahrzeuge aber in manchen Betrieben abnimmt.	**101 188** Davon waren dauernd beschäftigt: 77 238; vorübergehend beschäftigt: 23 950. Es entfallen auf: England und Wales . . 44 705 Schottland . 35 444 Irland . . . 19 822 Insel Man 576 Kanalinseln 641	**264 688 520** Davon entfallen auf: England und Wales 184 217 620 Schottland . 73 123 560 Irland 7 347 340 Der Gesamtwert betrug im Jahre 1900 = 136 304 020; er ist seitdem, wenn man von kleinen Rückschlägen absieht, von Jahr zu Jahr stetig gewachsen und erreicht mit dem Jahre 1912 den Höchstpunkt.	(siehe unten)

Zu Spalte 1:

	England und Wales	Schottland	Irland
Dampfgrundnetzfänger (Fischschleppdampfer) . .	1341	304	14
Angeldampfer	67	824	—
Treibnetzdampfer . .	650		
Segelgrundschleppnetzfänger . . .	1030	7331	5109
Segelangler .	49		
Segeltreibnetzfänger	21		
Segelboote . .	9283		
Motorfahrzeuge	257	356	62

(Angeldampfer und Treibnetzdampfer in Schottland und Irland zusammen; ebenso Segelgrundschleppnetzfänger, Segelangler, Segeltreibnetzfänger und Segelboote.)

Die Fangflotte von Großbritannien und Irland zählte im Jahre 1912 = 1659 Fischdampfer; eine erhebliche Steigerung der Zahl dieser Schiffe trat in den letzten Jahren nicht ein, scheint auch nicht in Aussicht zu sein. Im Jahre 1913 sollen 20 Fischdampfer im Bau gewesen sein — vielleicht Ersatzbauten für veraltete oder verlorene Schiffe.

Zu Spalte 2:

Die Zuverlässigkeit der Zahlen wird nicht unbedingt sein; die Gesamtsumme ist vielleicht zu klein.

Tafel III. **Dänemark**, ausschl. Island, Grönland und der Färöer.

Einwohnerzahl am 1. 2. 1911	2 757 076
Fläche in qkm	38 969
Gesamtzahl der Seefischer 1912	17 821

Gesamtzahl der Schiffe, Fahrzeuge und Boote im Jahre 1912	Gesamtzahl der Fischer im Jahre 1912	Gesamtausbeute im Jahre 1912 ℳ	Bemerkungen
1	2	3	4
14 380 15 Br.-Reg.-Tonnen groß und mehr . 342 zwischen 5 u. 15 Br.-Reg.-Tonnen . . 893 unter 5 Br.-Reg.-Tonnen 13 145 mit Motor waren versehen . . . 2 786	**17 821** gegen 17 497 im Jahre 1911	**18 720 487** gegen 17 133 862 im Jahre 1911	Die dänische Fangflotte, die Gesamtzahl der dänischen Seefischer und die Gesamtausbeute sind seit etwa 1880 stetig gewachsen.

Mit welcher Vor- und Umsicht man auf die Hebung der dänischen Seefischerei bedacht ist, lehren neben dem Inhalt der auf Seite 416 erwähnten Statistik unter anderem die folgenden, von einer Erleichterung der Registrierung der Seefischereifahrzeuge handelnden Angaben.

Dänische Fahrzeuge und Boote Ende 1908.

(Auskunft des Staatsbureaus für Statistik.)

Die in dem Gesetz über Salzwasserfischerei vom 4. Mai 1907*) angeordnete Registrierung von Fischerfahrzeugen hat einen vollständigen Überblick über die Zahl dieser Fahrzeuge gebracht. Die gesamte registrierte dänische Fischerflotte bestand Ende 1908 aus 13 520 Fahrzeugen, davon 12 031 Segelfahrzeuge, 1480 Motorfahrzeuge und 9 Dampffahrzeuge mit einem Tonnengehalt von 19 380, 8367 bzw. 543 Reg. T.

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß die überwiegende Zahl der Fischerfahrzeuge kleine Boote sind, indem die Durchschnittsgröße der Segelboote 1,4 Reg. T., der Motorboote 5,6 Reg. T. beträgt. Über 20 Reg. T. haben nur 8 Segelfahrzeuge, 43 Motorfahrzeuge und 8 Dampfer.

Mit Bezug auf die Heimatshäfen sind diese Fahrzeuge in 26 Registrierungsbezirke geteilt. Die größte Zahl Fahrzeuge (2070) und der größte Tonnengehalt (3027 Reg. T.) fällt auf den Aalborger Bezirk (umfassend den Limfjord bis Thisted und die Kattegatküste vom Limfjord bis Ebeltoft). Darauf folgt Kopenhagen (mit Südostseeland) mit 1493 Fahrzeugen und 2653 Reg. T.; Helsingör (dazu auch der Isefjord gehörend) mit 1163 Fahrzeugen und 2651 Reg. T.; dann der Tonnenzahl nach Esbjerg und Frederikshavn. Die Fischerflotte des Esbjerger-Bezirks zählt 173 Fahrzeuge, davon 5 Dampf- und 132 Motorfahrzeuge mit zusammen 2279 Reg. T. Frederikshavns Fischerflotte zählt 424 Fahrzeuge, darunter 149 Motorfahrzeuge mit 2235 Reg. T. In diesen beiden Städten, namentlich in Esbjerg, sind die Fahrzeuge im Durchschnitt größer als in anderen Bezirken. Der Motor ist in Jütland, besonders in Nord- und Ostjütland, mehr verbreitet als auf den Inseln. In Jütland sind etwa 16 v. H., auf den Inseln nur 7 bis 8 v. H. der Fahrzeuge mit Motor versehen.

*) Dieses Gesetz lautet: Alle im Lande heimischen Fahrzeuge und Boote, die dem Fischereigewerbe obliegen, werden registriert, numeriert und gekennzeichnet sowie mit Fischereizertifikat versehen usw.

Tafel IV. Norwegen.

Einwohnerzahl am 1. 12. 1910 . . . . . 2 357 790
Fläche in qkm am 1. 12. 1910 . . . . . 322 909
Gesamtzahl der Seefischer 1911 . . . . . 87 832

Gesamtzahl der Schiffe, Fahrzeuge und Boote im Jahre 1911	Gesamtzahl der Fischer im Jahre 1911	Gesamtausbeute im Jahre 1911 ℳ	Bemerkungen
1	2	3	4
15 094 Davon: Fischdampfer 182 Motorfahrzeuge . . . 3 296 Große Segelfahrzeuge . 766 Kleine Segelfahrzeuge (unter 18) . 2 267 Offene Boote mit Motor 872 Dorys . . . 7 711 Außerdem sollen . . . 50 082 offene Fischerboote vorhanden gewesen sein.	**87 832** Davon: See- und Küstenfischer . . . 66 382 Fjordfischer 19 547 Fangsleute (Eismeerfischer) . . 1 903	**87 783 266** Davon entfallen auf: See- u. Küstenfischerei 61 290 000 Walfang 26 493 266 Die Ausbeute betrug: 1910 . . 73 729 940 1909 . . 37 699 000	Zu Spalte 1: Dorys sind kleine, von den Fangschiffen an Bord mitgeführte plattbordige Angelboote. Sie werden, da sie verschieden groß sind, bis zu sechs und mehr ineinandergesetzt und so auf den Schiffen untergebracht. Unter den 50 082 offenen Fischerbooten wird jeder Kahn an der Küste mitgezählt sein. Zu Spalte 3: Der erhebliche Aufschwung ist besonders dem Walfang zuzuschreiben. — Aber auch abgesehen davon, heben sich die norwegischen Betriebe von Jahr zu Jahr, unterstützt von großer und umsichtiger Fürsorge der Regierung.

Tafel V. Schweden.

Einwohnerzahl am 31. 12. 1910 . . . . . 5 522 403
Fläche in qkm am 31. 12. 1910 . . . . . 411 012
Zahl der Seefischer: Unbekannt, vielleicht gegen 10 000
Gesamtausbeute im Jahre 1911 = $15^3/_4$ Millionen ℳ.

Tafel VI. Frankreich.

Einwohnerzahl am 5. 3. 1911 . . . . . 39 601 509
Fläche in qkm am 5. 3. 1911 . . . . . 536 463
Gesamtzahl der Seefischer 1910 . . . . . 128 869

Gesamtzahl der Schiffe, Fahrzeuge und Boote im Jahre 1910	Gesamtzahl der Fischer im Jahre 1910	Gesamtausbeute im Jahre 1910 ℳ	Bemerkungen.
1	2	3	4
28 742 Davon: Dampfer . . 454 Segler . . . 28 288	**128 869** Die Statistik weist hier so große Schwankungen von Jahr zu Jahr auf, daß ein klares Bild über die Entwicklung sich schwer machen läßt. Die Fischerei zu Fuß, also die Strandfischerei, spielt eine erhebliche Rolle mit.	**135 314 672** Der Wert ist gegen 1909 gestiegen um 4 859 892 und von 1908 gegen 1909 um 8 202 061.	Zu Spalte 3: Die Steigerung gegen frühere Jahre wird hauptsächlich den Erträgen der Fischerei auf den Neufundlandbanken und dem Grundschleppnetzfang der Fischdampfer zugeschrieben.

Tafel VII. Deutschland.

Einwohnerzahl am 1. 12. 1910 . . . . . 64 925 993
Fläche in qkm am 1. 12. 1910 . . . . . 540 858
Zahl der Seefischer: nicht sicher, deshalb dringend zu ermitteln, wahrscheinlich zwischen 20 000 und 30 000.

1. Übersicht der registrierten Schiffe und Fahrzeuge.

1907

Lfde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3
1	Segler	459
2	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	177
3	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2
4	Dampfer	284
5	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1
6	Dampfer zu besonderen Zwecken	1
	Summe	924

1908

Lfde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3
1	Segler	437
2	Segler mit Motor	4
3	Segler mit Motor und Hilfsschraube	28
4	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	178
5	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2
6	Dampfer	307
7	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1
8	Dampfer zu besonderen Zwecken	1
	Summe	958

1909

Lfde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3
1	Segler	43
2	Segler mit Motor	4
3	Segler mit Motor und Hilfsschraube	3
4	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	176
5	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2
6	Dampfer	290
7	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1
8	Dampfer zu besonderen Zwecken	1
	Summe	94

1910

Lfde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3
1	Segler	407
2	Segler mit Motor für Windenbetrieb	4
3	Segler mit Motor und Hilfsschraube	53
4	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	176
5	Segel-Fischhandelsfahrzeuge mit Motor	1
6	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2
7	Dampfer	295
8	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1
9	Dampfer zu besonderen Zwecken	2
	Summe	941

1911

Lfde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3
1	Segler	369
2	Segler mit Motor für Windenbetrieb	1
3	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	46
4	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2
5	Dampfer	298
6	Segelfahrzeuge mit Motor und Hilfsschraube	86
7	Dampf- und Motor-Fischhandelsfahrzeuge	4
8	Dampfer zu besonderen Zwecken	2
	Summe	808

1912

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen
1	2
I. Segler:	
A. Kleinbetrieb:	
Kutter, Ewer und andere gedeckte Fahrzeuge	171
Kutter m. Motor u. Windenbetrieb	1
B. Große Heringsfischerei:	
Logger	180
C. Fischhandelsfahrzeuge:	
Quatzen	53
D. Schiffe zu besonderen Zwecken:	
Lagerschiffe	1
II. Dampfer und Motorschiffe:	
A. Kleinbetrieb:	
Kutter, Ewer u. andere Fahrzeuge mit Motor und Hilfsschraube	9
B. Grundschleppnetzfang im Großbetrieb:	
Fischdampfer	23
C. Große Heringsfischerei:	
Dampfer	7
Logger mit Hilfsdampfmaschinen	71
Logger mit Hilfsmotor	1
D. Fischhandelsfahrzeuge:	
Dampfer	[illegible]
Fahrzeuge mit Hilfsmotor	[illegible]
E. Schiffe zu besonderen Zwecken:	
Schleppdampfer	1
Summe	83

2. Übersicht der nicht registrierten See- und Küstenfischereifahrzeuge, Boote und Kähne.

Laufende Nummer	Staat, Provinz, Regierungsbezirk usw.	1907 Dampfer	1907 Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	1907 Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	1907 Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.	1908 Dampfer	1908 Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	1908 Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	1908 Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.	1909 Dampfer	1909 Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	1909 Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	1909 Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.
1	2	3	4	5	6	3	4	5	6	3	4	5	6
1	Provinz Ostpreußen	—	6	4 082	4 088	—	20	3 727	3 747	—	33	3 724	3 757
2	" Westpreußen	—	—	1 748	1 748	—	6	1 793	1 799	—	7	1 645	1 652
3	" Pommern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	a) Regierungsbezirk Köslin	—	2	576	578	—	5	566	571	—	5	565	570
	b) " Stettin	—	—	1 883	1 883	—	2	2 007	2 009	—	3	2 010	2 013
	c) " Stralsund	—	1	1 663	1 664	—	1	1 631	1 632	—	3	1 668	1 671
4	Provinz Schleswig-Holstein												
	a) Ostseeküste	—	42	2 041	2 083	—	61	2 019	2 080	—	90	2 019	2 109
	b) Nordseeküste	—	3	631	634	—	6	679	685	—	7	685	692
5	Provinz Hannover												
	a) Regierungsbezirk Lüneburg	—	—	207	207	—	1	203	204	—	—	199	199
	b) " Stade	—	3	191	194	—	3	206	209	—	4	200	204
	c) " Aurich	—	1	169	170	—	4	174	178	—	8	175	183
6	Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin	—	—	506	506	—	1	508	509	—	4	508	512
7	Freie u. Hansestadt Lübeck	—	2	130	132	—	3	130	133	—	4	130	134
8	" " " Hamburg	—	—	263	263	—	—	250	250	—	1	251	252
9	" " " Bremen	—	1	3	4	—	—	3	3	—	—	3	3
10	Fürstentum Lübeck	—	—	117	117	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Großherzogtum Oldenburg	1	—	154	155	1	1	304	306	1	2	211	214
	Summe	1	61	14 364	14 426	1	114	14 200	14 315	1	171	13 993	14 165

Laufende Nummer	Staat, Provinz, Regierungsbezirk usw.	Dampfer	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.	Dampfer	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.	Dampfer	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.
1	2	3	4	5	6	3	4	5	6	3	4	5	6
		1910				1911				1912			
1	Provinz Ostpreußen	—	39	3 819	3 858	—	48	3 821	3 869	—	55	3 618	3 673
2	" Westpreußen	—	10	1 619	1 629	—	8	1 590	1 598	—	16	1 806	1 822
3	" Pommern:												
	a) Regierungsbezirk Köslin	—	8	583	591	—	40	586	626	—	67	563	630
	b) " Stettin	—	2	2 047	2 049	—	28	1 718	1 746	—	26	2 165	2 191
	c) " Stralsund	—	5	1 674	1 679	—	4	1 649	1 653	—	8	1 619	1 627
4	Provinz Schleswig-Holstein:												
	a) Ostseeküste	—	115	2 041	2 156	—	154	2 030	2 184	—	244	1 875	2 119
	b) Nordseeküste	—	29	666	695	—	73	616	689	—	74	648	722
5	Provinz Hannover:												
	a) Regierungsbezirk Lüneburg	—	—	194	194	—	—	225	225	—	—	229	229
	b) " Stade	—	4	217	221	—	4	251	255	—	5	268	273
	c) " Aurich	—	9	163	172	—	10	167	177	—	12	183	195
6	Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin	—	9	520	529	—	14	516	530	—	15	515	530
7	Freie u. Hansestadt Lübeck	—	5	130	135	—	5	130	135	—	14	127	141
8	" " " Hamburg	—	2	254	256	—	4	301	305	—	5	316	321
9	" " " Bremen	—	—	3	3	—	—	5	5	—	—	12	12
10	Großherzogtum Oldenburg	—	3	236	239	—	6	249	255	—	9	223	232
	Summe	—	240	14 166	14 406	—	398	13 851	14 252	—	550	14 167	14 717

Gesamtsumme der Fahrzeuge, Boote und Kähne:

1907 = ... 14 426
1908 = ... 14 315
1909 = ... 14 165
1910 = ... 14 403
1911 = ... 14 252
1912 = ... 14 717

3. Übersicht der Gesamtstärke der Besatzungen registrierter Schiffe und Fahrzeuge.

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen 1907
Segler	3454
Segel-Fischhandelsfahrzeuge	373
Segelschiffe zu besonderen Zwecken	26
Dampfer	3318
Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	8
Dampfer zu besonderen Zwecken	3
Summe	7182

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen 1908	1909
Segler	3434	3456
Segler mit Motor	24	24
Segler mit Motor und Hilfsschraube	92	111
Segel- und Fischhandelsfahrzeuge	373	375
Segelschiffe zu besonderen Zwecken	26	45
Dampfer	3689	3550
Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	8	8
Dampfer zu besonderen Zwecken	3	3
Summe	7649	7572

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen 1910
Segler	3316
Segler mit Motor- und Windenbetrieb	24
Segler mit Motor und Hilfsschraube	176
Segel- und Fischhandelsfahrzeuge	371
Segel- und Fischhandelsfahrzeuge mit Motor	3
Segelschiffe zu besonderen Zwecken	45
Dampfer	3643
Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	8
Dampfer zu besonderen Zwecken	13
Summe	7599

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen 1911
Segler	3136
Segler mit Motor für Windenbetrieb	3
Segel-Fischhandelsfahrzeuge	102
Segelschiffe zu besonderen Zwecken	45
Dampfer	3736
Segelfahrzeuge mit Motor und Hilfsschraube	433
Dampf- und Motor-Fischhandelsfahrzeuge	16
Dampfer zu besonderen Zwecken	13
Summe	7484

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen 1912
I. Segler.	
A. Kleinbetrieb.	
Kutter, Ewer und andere gedeckte Fahrzeuge	491
Kutter mit Motor für Windenbetrieb	3
B. Große Heringsfischerei.	
Logger	2566
C. Fischhandelsfahrzeuge.	
Quatzen	118
D. Schiffe zu besonderen Zwecken.	
Lagerschiffe	19
II. Dampf- und Motorschiffe.	
A. Kleinbetrieb.	
Kutter, Ewer und andere Fahrzeuge mit Motor und Hilfsschraube	275
B. Grundschleppnetzfängerei im Großbetrieb.	
Fischdampfer	2584
C. Große Heringsfischerei.	
Dampflogger mit Hilfstakelage	124
Logger mit Hilfsdampfmaschinen	1104
Logger mit Hilfsmotoren	253
D. Fischhandelsfahrzeuge.	
Dampfer	3
Fahrzeuge mit Hilfsmotoren	9
E. Schiffe zu besonderen Zwecken.	
Schleppdampfer	3
Summe	7552

4. Übersicht der Zahl der dauernd und der vorübergehend beschäftigten Fischer in nicht registrierten Fahrzeugen, Booten und Kähnen.

	Zahl der Fischer											
	1907		1908		1909		1910		1911		1912	
	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt
Provinz Ostpreußen	3 984	2272	3 544	2195	3 579	2228	3 658	2262	3 665	2253	3 522	1879
" Westpreußen	2 469	456	2 303	614	2 175	511	2 007	473	1 999	453	2 128	460
" Pommern, Reg. Bez. Köslin	815	249	855	233	879	253	891	267	931	282	960	270
" " " Stettin	2 337	958	2 460	957	2 492	922	2 438	949	2 643	804	2 690	898
" " " Stralsund	1 604	396	1 604	415	1 611	386	1 600	381	1 604	343	1 529	325
" Schleswig-Holstein, Ostseeküste	2 587	636	2 602	636	2 688	636	2 760	733	2 804	733	2 342	668
" " " Nordseeküste	301	826	392	816	419	781	446	778	482	809	508	797
" Hannover, Reg. Bez. Lüneburg	214	131	204	133	206	130	190	133	220	137	237	133
" " " Stade	119	187	144	170	130	176	151	183	253	182	273	184
" " " Aurich	239	17	252	17	260	17	257	13	266	13	281	17
Mecklenburg-Schwerin	521	241	533	233	542	249	530	303	546	307	589	352
Lübeck	139	10	139	10	145	10	145	10	145	10	94	5
Hamburg	416	—	402	—	412	—	427	—	505	—	539	—
Bremen	3	2	2	1	2	1	2	1	5	1	20	1
Oldenburg	134	146	103	216	144	105	167	157	204	112	213	91
zusammen	15 882	6527	15 539	6646	15 684	6405	15 669	6643	16 272	6439	15 925	6080

5. Gesamtsumme der dauernd und vorübergehend beschäftigten Fischer in nicht registrierten Fahrzeugen, Booten und Kähnen.

1907	22 409	1910	22 312
1908	22 185	1911	22 711
1909	22 089	1912	22 005

6. Gesamtsumme der Besatzungen registrierter Schiffe und Fahrzeuge sowie der im Kleinbetriebe dauernd und vorübergehend beschäftigten Seefischer.

1907	29 591	1910	29 911
1908	29 834	1911	30 195
1909	29 661	1912	29 557

7. Die Erträgnisse der deutschen Seefischerei sowie der Außenhandel mit Seetieren und davon gewonnenen Erzeugnissen in den Jahren 1911 und 1912.

Entnommen der „Fischzeitung". Dezember 1912 und November 1913.

(Nach der vom Kaiserlichen Statistischen Amt bearbeiteten Statistik des Deutschen Reiches.)*)

Jahr 1911.

Die Ergebnisse der deutschen Seefischerei waren im Jahre 1911 fast die gleichen wie in dem vorhergehenden Jahre. An Menge war der Ertrag für Nordsee und Ostsee zusammen etwas geringer, doch wurde durch bessere Preise sogar eine Wertsteigerung von 0,4 Mill. *M* erzielt gegen 3 Mill. *M* im Jahre 1910.

Der Ertrag der Seefischerei in der Nordsee und Ostsee belief sich nämlich

im Jahre 1911 auf . . .	162 789 722 kg 2 117 331 Stück	im Werte von 36 592 782 *M*
und im Jahre 1910 auf . .	167 697 519 kg 1 177 902 Stück	im Werte von 36 166 085 *M*

Hiervon entfallen: a) auf das Nordseegebiet

im Jahre 1911	131 447 077 kg 2 090 483 Stück	im Werte von 28 342 817 *M*
und im Jahre 1910 . . .	134 459 549 kg 1 169 190 Stück	im Werte von 28 305 095 *M*

b) auf das Ostseegebiet

im Jahre 1911	31 342 645 kg 26 848 Stück	im Werte von 8 249 965 *M*
und im Jahre 1910 . . .	33 237 970 kg 8 712 Stück	im Werte von 7 860 990 *M*

Daraus geht hervor, daß der Wert der Fische sowohl im Nordseegebiet als auch besonders im Ostseegebiet eine wesentliche Steigerung erfahren hat.

Zu den Fängen in der Nordsee ist zu bemerken: Nach dem Hering, dem für uns Deutsche unter allen Umständen wirtschaftlich wichtigsten Fisch unserer Meere, spielt entschieden der Schellfisch nach wie vor die Hauptrolle, und zwar in einer Menge von 23,1 Mill. kg im Werte von 5,7 Mill. *M*. Ihm folgen der Kabeljau mit fast 23 Mill. kg im Werte von 3,9 Mill. *M* und die Scholle mit 3,2 Mill. kg im Werte von 1,1 Mill. *M*. Die feineren Fischsorten wie Seezunge, Steinbutt, Heilbutt wurden in größeren Mengen angebracht als in den Jahren zuvor.

In der Ostsee folgen dem Wert der Erträge nach Aal mit 1 531 472 *M*, Scholle und Flunder mit 1 440 479 *M*, Hering und Sprott mit 947 955 *M* usw. Der Dorsch mit 281 469 *M* steht vielen Brackwasserfischen nach.

Es ergab sich bis zum Schluß des Jahres 1911 im ganzen, daß die deutsche Seefischerei nur für etwa 36 Mill. *M* Seefische und davon gewonnene Erzeugnisse produzierte. Wir verbrauchten aber in Deutschland über 131 Mill. *M* hiervon. Die statistisch zur Darstellung gebrachten deutschen Fänge decken also nur 27,9 v. H. unseres gesamten Bedarfs an Seefischen, wie folgende Tafel über den Außenhandel mit Seetieren und davon gewonnenen Erzeugnissen deutlich zeigt:

*) „Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands nebst Angaben über Großhandelspreise usw." Herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt. Berlin, Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht.

Seetiere und davon gewonnene Erzeugnisse	Mengen in Doppelzentner				Werte in 1000 *M*			
	Einfuhr		Ausfuhr		Einfuhr		Ausfuhr	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Heringe, Breitlinge, Sprotten, frisch	1 336 825	1 146 935	95 127	66 412	20 068	17 481	1653	1211
Andere Salzwasserfische, frisch	330 098	302 269	58 831	51 867	18 636	16 644	3769	3244
Gesalzene Heringe	1 776 668	1 918 435	7 156	6 403	39 514	39 708	166	159
Sardinen usw. in Büchsen (angenommen)	30 000	40 000	—	—	3 750	5 000	—	—
Sardellen, einfach zubereitet	18 338	16 660	103	171	2 269	1 592	13	22
Stockfisch	10 661	9 854	11 634	4 095	959	985	626	248
Aale, Bücklinge, Klippfisch und a. n. g. Fische, einfach zubereitet	36 896	30 220	19 557	16 823	1 845	2 115	1176	1006
Kaviar, Fischrogen	3 953	3 602	4 570	3 505	9 068	8 602	325	279
Austern	10 295	9 659	170	79	1 103	661	11	8
Seemuscheln	21 835	22 520	53	26	262	270	2	1
Seeschildkröten	36	12	7	1	7	2	1	0
Hummer, Langusten	12 943	13 001	18	13	4 875	4 730	6	5
Krabben	629	762	11	52	55	75	1	4
Andere Seekrebse, lebend, abgekocht, gesalzen	1	1	1	1	0	0	0	0
Seekrebse, -muscheln, anders als durch Abkochen oder Einsalzen zubereitet	14	13	20	37	3	3	2	3
zusammen	3 589 192	3 513 943	197 258	149 485	102 414	97 868	7751	6190
Hierzu Ertrag der deutschen Seefischerei					36 593	36 166		
zusammen					139 007	134 034		
ab Ausfuhr					7 751	6 190		
bleiben					131 256	127 844		

als Mindestwert des deutschen Verbrauchs an Seetieren und davon gewonnenen Erzeugnissen.

Das Jahr 1911 zeigte also eine wesentliche Steigerung der Einfuhr von Seetieren usw. gegenüber 1910, und zwar um ungefähr 4 Mill. *M*.

Der Bedarf des deutschen Volkes an Seefischen wird nun sicherlich auch in Zukunft immer mehr steigen, denn es wird ja von Jahr zu Jahr infolge der — soweit die inländische Produktion in Betracht kommt — nicht ausreichenden Versorgung Deutschlands mit Fleisch warmblütiger Tiere immer mehr auf die Seefischkost angewiesen sein. Sehr bedauerlich hierbei ist nur, daß jährlich so viele Millionen für Seefische usw. ins Ausland fließen, ein Kapital, dessen größter Teil dem deutschen Nationalvermögen erhalten bleiben könnte, wenn das binnenländische Großkapital sich mehr als bisher an den Fischereiunternehmungen beteiligen würde. Hoffen wir, daß unser Nationalgefühl auch in dieser Beziehung zunimmt, denn es liegt hier zweifellos ein großes nationales und wirtschaftliches Interesse Deutschlands vor. Auch dürften weitere Staatsmaßnahmen zur Förderung der deutschen Hochseefischerei in Frage kommen. Für solche sind in der letzten Zeit schon die verschiedensten, mehr oder minder zweckmäßigen Vorschläge gemacht worden. Jedenfalls dürften derartige Maßnahmen mit zu den dankbarsten Aufgaben gehören, die der Staat zu lösen hat.

Jahr 1912.

Abgesehen von der deutschen Heringsfischerei hatte die deutsche Seefischerei an der Nord- wie auch der Ostseeküste im Jahre 1912 einen sehr erheblichen Fortschritt gegen das Jahr 1911 zu verzeichnen.

Das Gesamterträgnis der deutschen Seefischerei im Nord- und Ostseegebiet belief sich

im Jahre 1912 auf . . .	172 448 665 kg 1 964 618 Stück	im Werte von 41 566 797 M
und im Jahre 1911 auf . .	162 789 722 kg 2 117 331 Stück	im Werte von 36 592 782 M
das ist also ein Mehr von .	+ 9 658 943 kg — 152 713 Stück	im Werte von + 4 974 015 M

Hiervon entfallen auf das Nordseegebiet

im Jahre 1912	132 969 112 kg 1 941 152 Stück	im Werte von 30 984 648 M
und im Jahre 1911 . . .	131 447 077 kg 2 090 483 Stück	im Werte von 28 342 817 M

Auf das Ostseegebiet

im Jahre 1912	39 479 553 kg 23 466 Stück	im Werte von 10 582 149 M
und im Jahre 1911 . . .	31 342 645 kg 26 848 Stück	im Werte von 8 249 965 M

Läßt man die Heringsfischerei, die im Jahre 1912 sehr schlechte Erträgnisse zeitigte, außer Betracht, so erhält man für die übrigen Nordseefischereien folgende Ergebnisse:

für das Jahr 1912 . . .	97 095 712 kg 1 941 152 Stück	im Werte von 22 392 059 M
und das Jahr 1911 . . .	83 467 927 kg 2 090 483 Stück	im Werte von 18 613 039 M

das ist also ein Mehrertrag von 13 627 785 kg im Werte von 3 779 020 M; diese sehr erfreuliche Zunahme der Erträgnisse unserer Seefischerei wird voraussichtlich auch im Jahre 1913 und 1914 anhalten.

Die Heringsfischerei warf im letzten Jahrzehnt folgende Erträge ab:

Jahr	Menge in Faß (Tonne) zu rund 150 kg	Wert in M	Wert für 1 Faß (Tonne) M
1903	189 333	4 613 979	24,30
1904	204 851	4 821 602	23,50
1905	197 805	6 571 512	33,20
1906	267 803	8 559 773	31,90
1907	298 659	7 189 794	24,10
1908	293 915	7 106 425	24,20
1909	357 951	10 344 198	28,90
1910	382 612	10 857 942	28,40
1911	319 861	9 729 778	30,40
1912	239 156	8 592 589	35,90
*) zusammen . . .	2 751 946	78 387 592	—

Von besonderem Interesse dürfte noch sein, wie außerordentlich der Verbrauch des deutschen Volkes an Seefischen im Jahre 1912 gestiegen ist, nämlich laut nach-

*) 1913 geschätzt 340 000 Faß. Erlös 12 000 000 M.

1. Übersicht der registrierten Schiffe und Fahrzeuge.

1907

Lfde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3
1	Segler	459
2	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	177
3	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2
4	Dampfer	284
5	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1
6	Dampfer zu besonderen Zwecken	1
	Summe	924

1908

Lfde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3
1	Segler	437
2	Segler mit Motor	4
3	Segler mit Motor und Hilfsschraube	28
4	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	178
5	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2
6	Dampfer	307
7	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1
8	Dampfer zu besonderen Zwecken	1
	Summe	958

1909

Lfde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3
1	Segler	4[illegible]
2	Segler mit Motor	[illegible]
3	Segler mit Motor und Hilfsschraube	3[illegible]
4	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	17[illegible]
5	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	[illegible]
6	Dampfer	29[illegible]
7	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1
8	Dampfer zu besonderen Zwecken	1
	Summe	9[illegible]

1910

Lfde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3
1	Segler	407
2	Segler mit Motor für Windenbetrieb	4
3	Segler mit Motor und Hilfsschraube	53
4	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	176
5	Segel-Fischhandelsfahrzeuge mit Motor	1
6	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2
7	Dampfer	295
8	Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	1
9	Dampfer zu besonderen Zwecken	2
	Summe	941

1911

Lfde. Nummer	Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2	3
1	Segler	369
2	Segler mit Motor für Windenbetrieb	1
3	Segel-Fischhandelsfahrzeuge	46
4	Segelschiffe zu besonderen Zwecken	2
5	Dampfer	298
6	Segelfahrzeuge mit Motor und Hilfsschraube	86
7	Dampf- und Motor-Fischhandelsfahrzeuge	4
8	Dampfer zu besonderen Zwecken	2
	Summe	808

1912

Bezeichnung	Gesamtzahl der Fahrzeuge
1	2
I. Segler:	
A. Kleinbetrieb:	
Kutter, Ewer und andere gedeckte Fahrzeuge	17[illegible]
Kutter m. Motor u. Windenbetrieb	[illegible]
B. Große Heringsfischerei:	
Logger	1[illegible]
C. Fischhandelsfahrzeuge:	
Quatzen	[illegible]
D. Schiffe zu besonderen Zwecken:	
Lagerschiffe	[illegible]
II. Dampfer und Motorschiffe:	
A. Kleinbetrieb:	
Kutter, Ewer u. andere Fahrzeuge mit Motor und Hilfsschraube	[illegible]
B. Grundschleppnetzfang im Großbetrieb:	
Fischdampfer	2[illegible]
C. Große Heringsfischerei:	
Dampfer	
Logger mit Hilfsdampfmaschinen	7[illegible]
Logger mit Hilfsmotor	1[illegible]
D. Fischhandelsfahrzeuge:	
Dampfer	
Fahrzeuge mit Hilfsmotor	
E. Schiffe zu besonderen Zwecken:	
Schleppdampfer	
Summe	8[illegible]

2. Übersicht der nicht registrierten See- und Küstenfischereifahrzeuge, Boote und Kähne.

Laufende Nummer	Staat, Provinz, Regierungsbezirk usw.	Dampfer	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.	Dampfer	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.	Dampfer	Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.
1	2	3	4	5	6	3	4	5	6	3	4	5	6
		1907				1908				1909			
1	Provinz Ostpreußen	—	6	4 082	4 088	—	20	3 727	3 747	—	33	3 724	3 757
2	" Westpreußen	—	—	1 748	1 748	—	6	1 793	1 799	—	7	1 645	1 652
3	" Pommern	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	a) Regierungsbezirk Köslin	—	2	576	578	—	5	566	571	—	5	565	570
	b) " Stettin	—	—	1 883	1 883	—	2	2 007	2 009	—	3	2 010	2 013
	c) " Stralsund	—	1	1 663	1 664	—	1	1 631	1 632	—	3	1 668	1 671
4	Provinz Schleswig-Holstein												
	a) Ostseeküste	—	42	2 041	2 083	—	61	2 019	2 080	—	90	2 019	2 109
	b) Nordseeküste	—	3	631	634	—	6	679	685	—	7	685	692
5	Provinz Hannover												
	a) Regierungsbezirk Lüneburg	—	—	207	207	—	1	203	204	—	—	199	199
	b) " Stade	—	3	191	194	—	3	206	209	—	4	200	204
	c) " Aurich	—	1	169	170	—	4	174	178	—	8	175	183
6	Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin	—	—	506	506	—	1	508	509	—	4	508	512
7	Freie u. Hansestadt Lübeck	—	2	130	132	—	3	130	133	—	4	130	134
8	" " " Hamburg	—	—	263	263	—	—	250	250	—	1	251	252
9	" " " Bremen	—	1	3	4	—	—	3	3	—	—	3	3
10	Fürstentum Lübeck	—	—	117	117	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Großherzogtum Oldenburg	1	—	154	155	1	1	304	306	1	2	211	214
	Summe	1	61	14 364	14 426	1	114	14 200	14 315	1	171	13 993	14 165

Laufende Nummer	Staat, Provinz, Regierungsbezirk usw.	1910 Dampfer	1910 Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	1910 Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	1910 Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.	1911 Dampfer	1911 Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	1911 Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	1911 Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.	1912 Dampfer	1912 Fahrzeuge, Boote usw. mit Motor und Hilfsschraube oder Schraube	1912 Gedeckte und halbgedeckte Fahrzeuge, sowie Boote, Kähne usw.	1912 Gesamtzahl der Fahrzeuge, Boote usw.
1	2	3	4	5	6	3	4	5	6	3	4	5	6
1	Provinz Ostpreußen	—	39	3 819	3 858	—	48	3 821	3 869	—	55	3 618	3 673
2	" Westpreußen	—	10	1 619	1 629	—	8	1 590	1 598	—	16	1 806	1 822
3	" Pommern:												
	a) Regierungsbezirk Köslin	—	8	583	591	—	40	586	626	—	67	563	630
	b) " Stettin	—	2	2 047	2 049	—	28	1 718	1 746	—	26	2 165	2 191
	c) " Stralsund	—	5	1 674	1 679	—	4	1 649	1 653	—	8	1 619	1 627
4	Provinz Schleswig-Holstein:												
	a) Ostseeküste	—	115	2 041	2 156	—	154	2 030	2 184	—	244	1 875	2 119
	b) Nordseeküste	—	29	666	695	—	73	616	689	—	74	648	722
5	Provinz Hannover:												
	a) Regierungsbezirk Lüneburg	—	—	194	194	—	—	225	225	—	—	229	229
	b) " Stade	—	4	217	221	—	4	251	255	—	5	268	273
	c) " Aurich	—	9	163	172	—	10	167	177	—	12	183	195
6	Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin	—	9	520	529	—	14	516	530	—	15	515	530
7	Freie u. Hansestadt Lübeck	—	5	130	135	—	5	130	135	—	14	127	141
8	" " " Hamburg	—	2	254	256	—	4	301	305	—	5	316	321
9	" " " Bremen	—	—	3	3	—	—	5	5	—	—	12	12
10	Großherzogtum Oldenburg	—	3	236	239	—	6	249	255	—	9	223	232
	Summe	—	240	14 166	14 406	—	398	13 854	14 252	—	550	14 167	14 717

Gesamtsumme der Fahrzeuge, Boote und Kähne:

1907 = ...	14 426	1910 = ...	14 403
1908 = ...	14 315	1911 = ...	14 252
1909	14 165	1912 = ...	14 717

3. Übersicht der Gesamtstärke der Besatzungen registrierter Schiffe und Fahrzeuge.

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen 1907
Segler	3454
Segel-Fischhandelsfahrzeuge	373
Segelschiffe zu besonderen Zwecken . . .	26
Dampfer	3318
Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	8
Dampfer zu besonderen Zwecken	3
Summe	7182

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen 1908	1909
Segler	3434	3456
Segler mit Motor . .	24	24
Segler mit Motor und Hilfsschraube . . .	92	111
Segel- und Fischhandelsfahrzeuge	373	375
Segelschiffe zu besonderen Zwecken . . .	26	45
Dampfer	3689	3550
Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	8	8
Dampfer zu besonderen Zwecken	3	3
Summe	7649	7572

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen 1910
Segler	3316
Segler mit Motor- und Windenbetrieb . . .	24
Segler mit Motor und Hilfsschraube . . .	176
Segel- und Fischhandelsfahrzeuge	371
Segel- und Fischhandelsfahrzeuge mit Motor .	3
Segelschiffe zu besonderen Zwecken . . .	45
Dampfer	3643
Dampf-Fischhandelsfahrzeuge	8
Dampfer zu besonderen Zwecken	13
Summe	7599

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen 1911
Segler	3136
Segler mit Motor für Windenbetrieb	3
Segel-Fischhandelsfahrzeuge	102
Segelschiffe zu besonderen Zwecken	45
Dampfer	3736
Segelfahrzeuge mit Motor und Hilfsschraube . .	433
Dampf- und Motor-Fischhandelsfahrzeuge . . .	16
Dampfer zu besonderen Zwecken	13
Summe	7484

Bezeichnung	Gesamtstärke der Besatzungen 1912
I. Segler.	
A. Kleinbetrieb.	
Kutter, Ewer und andere gedeckte Fahrzeuge	491
Kutter mit Motor für Windenbetrieb	3
B. Große Heringsfischerei.	
Logger	2566
C. Fischhandelsfahrzeuge.	
Quatzen	118
D. Schiffe zu besonderen Zwecken.	
Lagerschiffe	19
II. Dampf- und Motorschiffe.	
A. Kleinbetrieb.	
Kutter, Ewer und andere Fahrzeuge mit Motor und Hilfsschraube	275
B. Grundschleppnetzfängerei im Großbetrieb.	
Fischdampfer	2584
C. Große Heringsfischerei.	
Dampflogger mit Hilfstakelage	124
Logger mit Hilfsdampfmaschinen	1104
Logger mit Hilfsmotoren	253
D. Fischhandelsfahrzeuge.	
Dampfer	3
Fahrzeuge mit Hilfsmotoren	9
E. Schiffe zu besonderen Zwecken.	
Schleppdampfer	3
Summe . .	7552

4. Übersicht der Zahl der dauernd und der vorübergehend beschäftigten Fischer in nicht registrierten Fahrzeugen, Booten und Kähnen.

	Zahl der Fischer											
	1907		1908		1909		1910		1911		1912	
	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt	dauernd beschäftigt	vorübergehend beschäftigt
Provinz Ostpreußen	3 984	2272	3 544	2195	3 579	2228	3 658	2262	3 665	2253	3 522	1879
" Westpreußen	2 469	456	2 303	614	2 175	511	2 007	473	1 999	453	2 128	460
" Pommern, Reg. Bez. Köslin	815	249	855	233	879	253	891	267	931	282	960	270
" " " " Stettin	2 337	958	2 460	957	2 492	922	2 438	949	2 643	804	2 690	898
" " " " Stralsund	1 604	396	1 604	415	1 611	386	1 600	381	1 604	343	1 529	325
" Schleswig-Holstein, Ostseeküste	2 587	636	2 602	636	2 688	636	2 760	733	2 804	733	2 342	668
" " " Nordseeküste	301	826	392	816	419	781	446	778	482	809	508	797
" Hannover, Reg. Bez. Lüneburg	214	131	204	133	206	130	190	133	220	137	237	133
" " " " Stade	119	187	144	170	130	176	151	183	253	182	273	184
" " " " Aurich	239	17	252	17	260	17	257	13	266	13	281	17
Mecklenburg-Schwerin	521	241	533	233	542	249	530	303	546	307	589	352
Lübeck	139	10	139	10	145	10	145	10	145	10	94	5
Hamburg	416	—	402	—	412	—	427	—	505	—	539	—
Bremen	3	2	2	1	2	1	2	1	5	1	20	1
Oldenburg	134	146	103	216	144	105	167	157	204	112	213	91
zusammen	15 882	6527	15 539	6646	15 684	6405	15 669	6643	16 272	6439	15 925	6080

5. Gesamtsumme der dauernd und vorübergehend beschäftigten Fischer in nicht registrierten Fahrzeugen, Booten und Kähnen.

1907	22 409	1910	22 312
1908	22 185	1911	22 711
1909	22 089	1912	22 005

6. Gesamtsumme der Besatzungen registrierter Schiffe und Fahrzeuge sowie der im Kleinbetriebe dauernd und vorübergehend beschäftigten Seefischer.

1907	29 591	1910	29 911
1908	29 834	1911	30 195
1909	29 661	1912	29 557

7. Die Erträgnisse der deutschen Seefischerei sowie der Außenhandel mit Seetieren und davon gewonnenen Erzeugnissen in den Jahren 1911 und 1912.

Entnommen der „Fischzeitung". Dezember 1912 und November 1913.

(Nach der vom Kaiserlichen Statistischen Amt bearbeiteten Statistik des Deutschen Reiches.)*)

Jahr 1911.

Die Ergebnisse der deutschen Seefischerei waren im Jahre 1911 fast die gleichen wie in dem vorhergehenden Jahre. An Menge war der Ertrag für Nordsee und Ostsee zusammen etwas geringer, doch wurde durch bessere Preise sogar eine Wertsteigerung von 0,4 Mill. *M* erzielt gegen 3 Mill. *M* im Jahre 1910.

Der Ertrag der Seefischerei in der Nordsee und Ostsee belief sich nämlich

im Jahre 1911 auf . . .	162 789 722 kg 2 117 331 Stück	im Werte von 36 592 782 *M*
und im Jahre 1910 auf . .	167 697 519 kg 1 177 902 Stück	im Werte von 36 166 085 *M*

Hiervon entfallen: a) auf das Nordseegebiet

im Jahre 1911	131 447 077 kg 2 090 483 Stück	im Werte von 28 342 817 *M*
und im Jahre 1910 . . .	134 459 549 kg 1 169 190 Stück	im Werte von 28 305 095 *M*

b) auf das Ostseegebiet

im Jahre 1911	31 342 645 kg 26 848 Stück	im Werte von 8 249 965 *M*
und im Jahre 1910 . . .	33 237 970 kg 8 712 Stück	im Werte von 7 860 990 *M*

Daraus geht hervor, daß der Wert der Fische sowohl im Nordseegebiet als auch besonders im Ostseegebiet eine wesentliche Steigerung erfahren hat.

Zu den Fängen in der Nordsee ist zu bemerken: Nach dem Hering, dem für uns Deutsche unter allen Umständen wirtschaftlich wichtigsten Fisch unserer Meere, spielt entschieden der Schellfisch nach wie vor die Hauptrolle, und zwar in einer Menge von 23,1 Mill. kg im Werte von 5,7 Mill. *M*. Ihm folgen der Kabeljau mit fast 23 Mill. kg im Werte von 3,9 Mill. *M* und die Scholle mit 3,2 Mill. kg im Werte von 1,1 Mill. *M*. Die feineren Fischsorten wie Seezunge, Steinbutt, Heilbutt wurden in größeren Mengen angebracht als in den Jahren zuvor.

In der Ostsee folgen dem Wert der Erträge nach Aal mit 1 531 472 *M*, Scholle und Flunder mit 1 440 479 *M*, Hering und Sprott mit 947 955 *M* usw. Der Dorsch mit 281 469 *M* steht vielen Brackwasserfischen nach.

Es ergab sich bis zum Schluß des Jahres 1911 im ganzen, daß die deutsche Seefischerei nur für etwa 36 Mill. *M* Seefische und davon gewonnene Erzeugnisse produzierte. Wir verbrauchten aber in Deutschland über 131 Mill. *M* hiervon. Die statistisch zur Darstellung gebrachten deutschen Fänge decken also nur 27,9 v. H. unseres gesamten Bedarfs an Seefischen, wie folgende Tafel über den Außenhandel mit Seetieren und davon gewonnenen Erzeugnissen deutlich zeigt:

---

*) „Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands nebst Angaben über Großhandelspreise usw." Herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt. Berlin, Verlag von Puttkammer & Mühlbrecht.

Seetiere und davon gewonnene Erzeugnisse	Mengen in Doppelzentner				Werte in 1000 M			
	Einfuhr		Ausfuhr		Einfuhr		Ausfuhr	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Heringe, Breitlinge, Sprotten, frisch	1 336 825	1 146 935	95 127	66 412	20 068	17 481	1653	1211
Andere Salzwasserfische, frisch	330 098	302 269	58 831	51 867	18 636	16 644	3769	3244
Gesalzene Heringe	1 776 668	1 918 435	7 156	6 403	39 514	39 708	166	159
Sardinen usw. in Büchsen (angenommen)	30 000	40 000	—	—	3 750	5 000	—	—
Sardellen, einfach zubereitet . .	18 338	16 660	103	171	2 269	1 592	13	22
Stockfisch	10 661	9 854	11 634	4 095	959	985	626	248
Aale, Bücklinge, Klippfisch und a. n. g. Fische, einfach zubereitet	36 896	30 220	19 557	16 823	1 845	2 115	1176	1006
Kaviar, Fischrogen	3 953	3 602	4 570	3 505	9 068	8 602	325	279
Austern	10 295	9 659	170	79	1 103	661	11	8
Seemuscheln	21 835	22 520	53	26	262	270	2	1
Seeschildkröten	36	12	7	1	7	2	1	0
Hummer, Langusten	12 943	13 001	18	13	4 875	4 730	6	5
Krabben	629	762	11	52	55	75	1	4
Andere Seekrebse, lebend, abgekocht, gesalzen	1	1	1	1	0	0	0	0
Seekrebse, -muscheln, anders als durch Abkochen oder Einsalzen zubereitet	14	13	20	37	3	3	2	3
zusammen	3 589 192	3 513 943	197 258	149 485	102 414	97 868	7751	6190
Hierzu Ertrag der deutschen Seefischerei					36 593	36 166		
zusammen					139 007	134 034		
ab Ausfuhr					7 751	6 190		
bleiben					131 256	127 844		

als Mindestwert des deutschen Verbrauchs an Seetieren und davon gewonnenen Erzeugnissen.

Das Jahr 1911 zeigte also eine wesentliche Steigerung der Einfuhr von Seetieren usw. gegenüber 1910, und zwar um ungefähr 4 Mill. M.

Der Bedarf des deutschen Volkes an Seefischen wird nun sicherlich auch in Zukunft immer mehr steigen, denn es wird ja von Jahr zu Jahr infolge der — soweit die inländische Produktion in Betracht kommt — nicht ausreichenden Versorgung Deutschlands mit Fleisch warmblütiger Tiere immer mehr auf die Seefischkost angewiesen sein. Sehr bedauerlich hierbei ist nur, daß jährlich so viele Millionen für Seefische usw. ins Ausland fließen, ein Kapital, dessen größter Teil dem deutschen Nationalvermögen erhalten bleiben könnte, wenn das binnenländische Großkapital sich mehr als bisher an den Fischereiunternehmungen beteiligen würde. Hoffen wir, daß unser Nationalgefühl auch in dieser Beziehung zunimmt, denn es liegt hier zweifellos ein großes nationales und wirtschaftliches Interesse Deutschlands vor. Auch dürften weitere Staatsmaßnahmen zur Förderung der deutschen Hochseefischerei in Frage kommen. Für solche sind in der letzten Zeit schon die verschiedensten, mehr oder minder zweckmäßigen Vorschläge gemacht worden. Jedenfalls dürften derartige Maßnahmen mit zu den dankbarsten Aufgaben gehören, die der Staat zu lösen hat.

Jahr 1912.

Abgesehen von der deutschen Heringsfischerei hatte die deutsche Seefischerei an der Nord- wie auch der Ostseeküste im Jahre 1912 einen sehr erheblichen Fortschritt gegen das Jahr 1911 zu verzeichnen.

Das Gesamterträgnis der deutschen Seefischerei im Nord- und Ostseegebiet belief sich

im Jahre 1912 auf . . .	172 448 665 kg 1 964 618 Stück	im Werte von 41 566 797 *M*
und im Jahre 1911 auf . .	162 789 722 kg 2 117 331 Stück	im Werte von 36 592 782 *M*
das ist also ein Mehr von .	+ 9 658 943 kg — 152 713 Stück	im Werte von + 4 974 015 *M*

Hiervon entfallen auf das Nordseegebiet

im Jahre 1912	132 969 112 kg 1 941 152 Stück	im Werte von 30 984 648 *M*
und im Jahre 1911 . . .	131 447 077 kg 2 090 483 Stück	im Werte von 28 342 817 *M*

Auf das Ostseegebiet

im Jahre 1912	39 479 553 kg 23 466 Stück	im Werte von 10 582 149 *M*
und im Jahre 1911 . . .	31 342 645 kg 26 848 Stück	im Werte von 8 249 965 *M*

Läßt man die Heringsfischerei, die im Jahre 1912 sehr schlechte Erträgnisse zeitigte, außer Betracht, so erhält man für die übrigen Nordseefischereien folgende Ergebnisse:

für das Jahr 1912 . . .	97 095 712 kg 1 941 152 Stück	im Werte von 22 392 059 *M*
und das Jahr 1911 . . .	83 467 927 kg 2 090 483 Stück	im Werte von 18 613 039 *M*

das ist also ein Mehrertrag von 13 627 785 kg im Werte von 3 779 020 *M*; diese sehr erfreuliche Zunahme der Erträgnisse unserer Seefischerei wird voraussichtlich auch im Jahre 1913 und 1914 anhalten.

Die Heringsfischerei warf im letzten Jahrzehnt folgende Erträge ab:

Jahr	Menge in Faß (Tonne) zu rund 150 kg	Wert in *M*	Wert für 1 Faß (Tonne) *M*
1903	189 333	4 613 979	24,30
1904	204 851	4 821 602	23,50
1905	197 805	6 571 512	33,20
1906	267 803	8 559 773	31,90
1907	298 659	7 189 794	24,10
1908	293 915	7 106 425	24,20
1909	357 951	10 344 198	28,90
1910	382 612	10 857 942	28,40
1911	319 861	9 729 778	30,40
1912	239 156	8 592 589	35,90
*) zusammen . . .	2 751 946	78 387 592	—

Von besonderem Interesse dürfte noch sein, wie außerordentlich der Verbrauch des deutschen Volkes an Seefischen im Jahre 1912 gestiegen ist, nämlich laut nach-

*) 1913 geschätzt 340 000 Faß. Erlös 12 000 000 *M*.

stehender Tabelle um fast 20 Mill. ℳ. Dagegen ist die Zunahme unserer eigenen Fänge im vergangenen Jahre in Höhe von etwa 5 Mill. ℳ viel zu gering. **Wir müssen also mit allen Mitteln danach trachten, die eigene Fischerei zu heben, denn es fließen heute fast 110 Mill. ℳ jährlich ins Ausland, die unserem Nationalvermögen erhalten bleiben könnten.**

	Mengen in Doppelzentner				Werte in 1000 ℳ			
	Einfuhr		Ausfuhr		Einfuhr		Ausfuhr	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Heringe, Breitlinge, Sprotten, frisch	1 331 543	1 336 825	85 876	95 127	23 327	20 068	1875	1653
Schellfische, Kabeljau und andere Seefische, frisch	408 123	330 098	58 518	58 831	22 764	18 636	4032	3769
Gesalzene Heringe	1 811 603	1 776 668	7 487	7 156	44 121	39 514	207	166
Sardinen und andere Fische u. Fischzubereitungen, Krabben usw. in Büchsen	35 605	30 000	6 567	—	5 215	3 750	1060	—
Sardellen, einfach zubereitet .	34 664	18 338	76	103	3 075	2 269	10	13
Stockfisch, Klippfisch	11 813	10 661	14 066	11 634	662	959	859	626
Aale, Bücklinge, Sprotten und a. n. g. Fische, einfach und zum feineren Tafelgenusse zubereitet	43 204	36 902	15 331	19 557	2 531	1 845	1096	1301
Kaviar, Fischrogen	3 750	3 953	4 067	4 570	9 351	9 068	350	325
Austern	10 732	10 295	216	170	1 204	1 103	14	11
Mies- und andere Seemuscheln	21 628	21 835	26	53	260	262	1	2
Seeschildkröten	46	36	13	7	9	7	2	1
Hummer, Langusten	13 175	12 943	21	18	5 441	4 875	8	6
Krabben, Taschenkrebse u. andere	721	630	68	12	64	55	3	1
Seekrebse, -muscheln, anders als durch Abkochen oder Einsalzen zubereitet	46	14	9	20	10	3	1	2
zusammen . .	3 726 653	3 589 198	192 341	197 258	118 034	102 414	9518	7876
Hierzu Ertrag der deutschen Seefischerei					41 567	36 593		
zusammen . .					159 601	139 007		
Ab Ausfuhr					9 518	7 876		
bleiben . .					150 083	131 131		

Die Anlandungen der Fänge unserer Seefischereischiffe in außerdeutschen Häfen finden in unserer Statistik keine Erwähnung. In Aberdeen landeten z. B. im Dezember 1913 19 deutsche Fischdampfer-Fänge im Gesamtwert von 117 040 ℳ. Wenn das der Durchschnitt ist, stellt sich der Gesamtbetrag auf rund 1,4 Mill. ℳ im Jahre.

II. Internationale Seefischereigrenzen.

Das neue Völkerrecht erkennt die Freiheit der Meere und Ozeane, d. h. der freien See, unumwunden an. Es gesteht den Untertanen aller Staaten das Recht zu, auf See Fischerei zu betreiben. Dies war nicht immer der Fall. Zu den Hoheitsrechten, welche einzelne Völker über See und Ozeane beanspruchten, gehörte durchweg die Ausübung der Fischerei. Es soll aber schon hier bemerkt werden, daß

Hoheitsrecht und Seefischereirecht nicht gleichbedeutend sind und daß die Hoheitsgrenze eines an die See grenzenden Staates sich nicht mit der Fischereigrenze decken muß, daß beide Grenzen aber gleich sein können.

König Johann von England beanspruchte schon im Jahre 1201 das Hoheitsrecht über die britischen Meere.

Im Jahre 1493 teilte der Papst Alexander VI. die Herrschaft über Meere und Ozeane zwischen Spanien und Portugal.*)

Während der Regierung der Königin Elisabeth von England (1558 bis 1603) wurden von manchen europäischen Staaten gewisse Meere oder Meeresteile als Eigentum beansprucht. Venedig verlangte die Herrschaft über das Adriatische Meer, Genua über das Ligurische Meer, Dänemark betrachtete die Meere zwischen Norwegen und Grönland als sein Eigentum**), ebenso den Sund, die Belte und einen Teil der Ostsee. England beanspruchte den Kanal, die Nordsee, die Bai von Biscaya sowie die See westlich von Irland und nördlich von Schottland. Die Ansprüche schlossen häufig die Seefischereirechte ein. Zu welchem Streit, zu welchen Schwierigkeiten und Verwicklungen dies führte, soll hier übergangen werden.

Im 17. Jahrhundert wurde über die Freiheit der Meere, über das Mare liberum und Mare clausum, viel verhandelt. Den Anstoß dazu gab unter anderem der Heringsfang der Holländer auf dem Jahrhunderte alten Fanggebiet der großen Heringsfischerei in der Nordsee. Dieses Gebiet lag und liegt noch in der westlichen Nordsee, wo die Heringszüge vom Juni bis Dezember mit dem Fortschreiten der Jahreszeit von der Breite der Shetlandinseln bis vor und in den englischen Kanal wandern, mit wechselnden Abständen von der schottischen und englischen Küste. Die Vorstellungen der Holländer gegen Fangverbote der englischen Könige fanden vielfach Berücksichtigung. Die Rechtsfrage blieb aber unentschieden, bis in neuerer Zeit allgemein anerkannt wurde, daß ein gewisser Teil des Meeres, welches an die Küsten eines Landes grenzt, zu diesem Lande gehört. So entstanden die Begriffe Hoheitsgrenze und Seefischereigrenze. Der holländische Rechtsgelehrte Bynkershoek, welcher zu Anfang des 18. Jahrhunderts lebte, stellte als Grundsatz auf: Terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis. Die Geschütztragweite jener Zeit von drei Seemeilen ist bei vielen Staaten als Seefischereigrenze geltend geworden und noch heute in Geltung.

In einem 1843 geschlossenen, 1868 ergänzten Fischerei-Abkommen für den Kanal zwischen England und Frankreich wurde die Drei-Seemeilen-Grenze als See-

*) Oscar Peschel sagt darüber in seiner Schrift „Die Teilung der Erde unter Papst Alexander VI. und Julius II.": Die erste von Alexander VI. 1494 erlassene Bulle wurde von Julius II. im Jahre 1506 geändert. Er zerlegte die Erde in eine spanische und eine portugiesische Hälfte in der Art nämlich, daß durch den Ozean ein Strich oder eine Linie vom Nordpol zum Südpol gezogen wurde, 370 Leguas = 1110 sm = 1998 km im Westen der Capverdischen Inseln, sei es durch Feststellung der Längengrade oder durch irgendein anderes Verfahren. Bedenkt man, daß auf Grund jenes Vertrages und jener Bulle die Spanier sich bis zum 19. Jahrhundert auf den Philippinen behauptet haben und ein Reich wie Brasilien — um 1/3 kleiner als ganz Europa — von einer portugiesisch redenden Bevölkerung in Besitz genommen wurde, so verdienen jene Aktenstücke noch jetzt Beachtung.

**) Die Kronen von Dänemark und Norwegen wurden im Jahre 1397 durch die Colmarische Union vereinigt. Im Jahre 1815 wurde Norwegen als selbständiges Reich mit Schweden verbunden, im Jahre 1906 trennte es sich von Schweden.



fischereigrenze festgesetzt. Diese Grenze wurde übernommen in den „Internationalen Vertrag, betreffend die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer",*) vom 6. Mai 1882. In diesem Vertrag wurde festgesetzt:

„Die Fischer jeder Nation sollen das ausschließliche Recht zum Betriebe der Fischerei haben in dem Gebiet bis zu drei Seemeilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze in der ganzen Längsausdehnung der Küste ihres Landes und der davor liegenden Inseln und Bänke. In den Buchten ist das Gebiet der drei Seemeilen von einer geraden Linie zu nehmen, welche in dem dem Eingang der Bucht zunächst gelegenen Teile von einem Ufer derselben zum anderen da gezogen gedacht wird, wo die Öffnung zuerst nicht mehr als zehn Seemeilen beträgt."

Die beteiligten Staaten sind Deutschland, Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien und Irland, die Niederlande.

Schweden und Norwegen traten dem Vertrag nicht bei, behielten sich aber den Beitritt vor. Norwegen erhob das folgende Bedenken: Die Drei-Seemeilen-Zone, von der Niedrigwassergrenze gemessen, sei nicht ausreichend; sie würde die wichtigsten Fischbanken schneiden; sie würde, wie der norwegische Minister des Innern seiner Zeit wörtlich anführte: „es dem Staat unmöglich machen, die Fischerei auf den vor der Küste liegenden Banken überhaupt zu regeln, und sie würde für die Fischereibetriebe verderbenbringend sein, von denen die Ernährung der Küstenbevölkerung abhängt".**)

Der König von Norwegen hat infolgedessen verordnet, daß die norwegische Hoheitsgrenze sich 7529 m vom Lande oder von der am weitesten von der Küste gelegenen Schäre (Insel), die nicht beständig vom Meere bespült wird, erstreckt***). In vielen Gegenden verläuft also die von Norwegen beanspruchte Fischereigrenze in beträchtlichem Abstand von der Küste des Festlandes. Außerdem beansprucht Norwegen das ausschließliche Fischereirecht in zwei großen Fjorden, welche nach dem Nordseevertrag von 1882 zum großen Teil außerhoheitlich sein würden, nämlich in dem Vestfjord, wo bei der Lofoten-Gruppe die größte Kabeljaufischerei Europas seit alter Zeit betrieben wurde und noch betrieben wird und wo ein Haupterwerbsfeld der norwegischen Seefischer liegt, und in dem Varangerfjord im Norden, nahe der russischen Grenze. Dieser Anspruch Norwegens beruht nicht auf internationaler Vereinbarung.

Nach einem zwischen Dänemark und Schweden im Jahre 1899 abgeschlossenen Vertrage†) soll

„das Gebiet, auf dem das Recht des Fischfangs ausschließlich den eigenen Untertanen jedes der beiden Staaten vorbehalten ist, eine geographische Meile ($^1/_{15}$ Breitengrad)††) betragen von der Küste oder von den davor liegenden Inseln oder Schären, soweit sie nicht ständig vom Wasser überspült sind".

Nach dem „Vertrag des Königs von Dänemark mit dem König von Großbritannien und Irland, betreffend die Regelung der Fischerei ihrer bezüglichen Unter-

*) Der Vertrag ist in alle Jahrgänge des Deutschen Seefischerei-Almanachs aufgenommen.

**) »The Territorial Waters and Sea Fisheries« in Blackwood's Magazine Nr. DCCCCLVII. William Blackwood & Sons. London and Edinburgh, July 1895.

***) Deutscher Seefischerei-Almanach für 1913, S. 140. Da 1 sm = 1852 m ist, so sind 7529 m = 4 sm + 121 m.

†) Deutscher Seefischerei-Almanach für 1904, S. 292.

††) 1 geographische Meile = $^1/_{15}$ Breitengrad = 7420 m. 1 sm = 1852 m. Also 1 geographische Meile = rund 4 sm.



tanen in den Fahrwassern bei den Färöern und Island außerhalb des Seeterritoriums", vom Jahre 1901 ist bestimmt worden:

„Die Untertanen des Königs von Dänemark sollen das unbeschränkte Recht zur Fischerei innerhalb eines Abstandes von drei Quartmeilen*) haben, gerechnet von der äußersten Niedrigwassergrenze an allen Küsten der Inseln mit den dazu gehörenden Schären und Gründen.

Was die Buchten betrifft, so wird der Drei-Quartmeilenabstand gerechnet von der geraden Linie, gezogen quer über die Bucht an der dem Einlauf nächsten Stelle, wo ihre Breite nicht über 10 Quartmeilen beträgt."

Deutschland hat außerhalb der Nordsee eine Fischereigrenze nicht genau festgesetzt. Auch die Fischereigesetze der deutschen Bundesseestaaten enthalten eine solche Festsetzung nicht.**)

Frankreich scheint außerhalb der Nordsee an der Drei-Seemeilen-Grenze festzuhalten.

Spanien und Portugal haben im Jahre 1885 ein Abkommen getroffen, nach welchem den Angehörigen jedes der beiden Staaten das Fischereirecht in 6 sm Abstand von der Küste ausschließlich zusteht. Diese ursprünglich für Segelfahrzeuge getroffene Vereinbarung soll die portugiesische Regierung auch gegenüber Fischdampfern anderer Flaggen anwenden.***)

Rußland hat mit England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika Ende des vergangenen Jahrhunderts Verträge abgeschlossen, nach denen um die Kommandorsky- und Robbeninseln in der Beringsee eine Schonzone für Pelzrobben von 30 sm gelegt wurde.†)

Spanien, Portugal, Mexiko, Chile, Argentinien, Guatemala, Costarica, Peru, Uruguay, Nicaragua, Honduras, Bolivia, Salvador und Santo Domingo sollen eine Fischereigrenze von 11 km = 5,9 sm seewärts anstreben.††)

Das ansehnliche „Institut de Droit International" hat sich 1891, 1892 und 1894 mit der Seefischereigrenzfrage beschäftigt und 6 sm vorgeschlagen.

Erörterungen über eine Ausdehnung der russischen Fischereigrenze an der Murmanischen Küste im Nördlichen Eismeer bis auf 12 oder 16 sm seewärts wurden im Jahre 1913 geführt, aber nicht abgeschlossen.

---

*) 1 Quartmeile dänisch = rund 1852 m = 1 sm.

**) Die Fischereigesetze der Deutschen Bundesseestaaten finden sich in dem Deutschen Seefischerei-Almanach für 1899. In dem Fischereigesetz für den Preußischen Staat vom 30. Mai 1874, 30. März 1880 heißt es wörtlich: „Unter Küstenfischerei im Sinne dieses Gesetzes ist diejenige Fischerei verstanden, welche in den Unserer Hoheit unterworfenen Teilen der Nord- und Ostsee, in den offenen Meeresbuchten, den Haffen und in den größeren Strömen vor ihrer Einmündung in das Meer betrieben wird." Ähnlich lauten die Bestimmungen der anderen Bundesseestaaten. Da aber als deutsche Hoheitsgrenze sonst im allgemeinen die Drei-Seemeilen-Grenze gilt, so kann angenommen werden, daß sie auch für die Fischereigesetze gelten soll. Bei der Ausübung der Fischereiaufsicht an der Ostküste von Schleswig-Holstein ist die Drei-Seemeilen-Grenze nach den Bestimmungen des schon erwähnten Nordseevertrages von 1882 als geltend ohne weiteres angenommen worden.

***) Fischerei und Salzgewinnung in Portugal. Von Dr. Otto Klein, Lissabon-Berlin. „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins". Juniheft 1913, S. 224.

†) Bericht über die internationale Fischereiausstellung in St. Petersburg 1902. Heft 10 und 11 der „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins", Jahrgang 1902.

††) „The Territorial Waters and Sea Fisheries" in Blackwoods Magazine.

In Großbritannien und Irland steht die Frage, in welcher Weise und wie weit man die Fischereigrenze seewärts ausdehnen soll, um über die zum Schutz des Laiches und der Brut gewisser Seefische nötigen Maßnahmen zu verfügen, seit Jahren auf der Tagesordnung. Im Jahre 1913 beschäftigten sich drei Parlamentskommissionen damit.*) Wie ernst die Frage angefaßt wird, beweist die Schließung des Moray Firth an der Ostküste von Schottland für den Grundschleppnetzfang. Das schottische Fischereiamt**) schloß diesen teilweise im Jahre 1890, vollständig im Jahre 1892. Es entzog damit ein Gebiet von 1480 Quadratseemeilen***) den Grundschleppnetzfängern. Diese Schließung eines außerhoheitlichen Gebietes war nur wirksam gegenüber schottischen Schiffen. Der erste ausländische Fänger, ein Däne, blieb unbelästigt. Deutschen Fischdampfern wurde die Anlandung der Fänge in Aberdeen verwehrt. Fischdampfereigner in Grimsby umgingen das Verbot, indem sie ihre Grundschleppnetzfänger unter norwegischer Flagge in den Moray Firth schickten, bis im Jahre 1909 eine Parlamentsakte folgenden Inhalts erlassen wurde:

„Fischdampfer, welche innerhalb des Zeitraums von 2 Monaten vor der Anlandung von Fischen in England und Schottland Fische in dem verbotenen Gebiet gefangen oder an Bord genommen haben, dürfen diese Fische in dem Vereinigten Königreich nicht verkaufen.“

Zu dem verbotenen Gebiet gehörten außer dem Moray Firth der Clyde Firth an der Westküste von Schottland sowie andere außerhoheitliche Gebiete an den Küsten von Schottland und Irland.†)

Weitere Versuche der Grimsby-Norweger Fischdampfer, das Verbot zu durchbrechen, scheiterten an dem energischen Eingreifen der Zollbeamten.

Diese außerhoheitlichen Gebiete sind also geschlossen für britische Grundschleppnetzfischdampfer und für außerbritische, wenn sie die Fänge in britischen Häfen anlanden wollen. Sie bleiben offen für außerbritische Grundschleppnetzfischdampfer, wenn sie ihre Fänge auf dem Festlande anbringen.

Die Seefischerei-Grenzenfrage ist in neuester Zeit dadurch in Fluß gekommen, daß in der Nordsee gewisse eßbare Nutzfische, besonders Steinbutt, Seezungen und Schollen, an Menge und Beschaffenheit abzunehmen scheinen. Die Notwendigkeit, das Gebiet, auf dem die Fische geschützt werden können, weiter auszudehnen, wird allgemein anerkannt. Über die nur auf internationalem Wege mögliche Regelung gehen aber die Ansichten auseinander.††) Indem ich mich auf die Nordsee beschränke, führe ich von den gemachten Vorschlägen an:

*) „The Territorial Waters and The Sea Fisheries“ in „The Quarterly Review“, April 1913. London. John Murray, Albemarle Street.

**) Über die Befugnis des schottischen Fischereiamts, „Fishery Board of Scotland“, siehe Seite 415.

***) Der Moray Firth ist im Osten zwischen der Battray-Spitze und der Duncansby-Spitze, wo er mit der Nordsee zusammenhängt, 72 sm = 130 km breit.

†) Da das Beispiel des Moray Firth genügt, wird hier auf die anderen Gebiete an der Küste von Schottland und Irland nicht eingegangen.

††) Zunächst wird über die Einführung eines internationalen Mindestmaßes für Schollen verhandelt. Dieses soll zuerst in der Ostsee geltend werden.

1. Schonzeiten auf gewissen Fischgründen der hohen See.
2. Internationale Ausdehnung der Fischereirechte an den Küsten durch
   a) Verschiebung der Hoheitsgrenze seewärts mit Einschluß des Fischereirechts;
   b) Festhalten der Drei-Seemeilen-Grenze als Hoheitsgrenze und Schaffung einer zweiten, weiter seewärts liegenden Grenze, in welcher der angrenzende Staat das ausschließliche Fischereirecht hat;
   c) Festhaltung der Drei-Seemeilen-Grenze als Hoheitsgrenze und Schaffung einer zweiten, weiter seewärts liegenden Grenze, in welcher die Untertanen des angrenzenden Staates und die Untertanen anderer Staaten fischen dürfen, wenn diese letzteren sich den Vorschriften des angrenzenden Staates fügen.

In der zweiten Haager Friedenskonferenz wurde beschlossen, die ausschließlich der kleinen Küstenfischerei dienenden Fahrzeuge von der Wegnahme durch den Feind auszunehmen.*)

Nach den dem Beschluß vorhergegangenen Verhandlungen sind von der Wegnahme diejenigen Fahrzeuge auszuschließen, welche die Küstenfischerei in der herkömmlichen Zone betreiben. Man hat sich hier mit einer allgemeinen Redewendung begnügt gegenüber der Schwierigkeit, eine bestimmte Grenze, d. h. eine allen Vertragsmächten genehme Küstenfischereigrenze, festzulegen.

Je mehr das Bedürfnis der Menschen nach Seefischnahrung wächst, je mehr die Zahl der Fangfahrzeuge zunimmt, je mehr die Fanggeräte verbessert werden, desto dringender werden aber die mit dem Schutz gewisser Seefischarten zusammenhängenden Maßnahmen werden. Daher ist ein baldiges internationales Übereinkommen dringend zu wünschen.

III. Die deutschen Seefischereibetriebe.

In dem Abschnitt I „Geschichtsabriß und Entwicklung" auf S. 351 habe ich die deutschen Betriebe wie folgt eingeteilt:

1. Heringsfischerei mit Salzung an Bord,
2. Grundschleppnetzfang mit Dampfern,
3. Walfang von Dampfern aus,
4. Kleinbetriebe, ausgeübt:
   a) mit Fahrzeugen und Booten auf dem Gebiete zwischen der Seefischereigrenze und der Binnenfischereigrenze,
   b) mit Fahrzeugen, die in der Regel oder gelegentlich den Fang seewärts der Seefischereigrenze betreiben, aber nicht mehr als 5 Mann Besatzung haben.

Diese Einteilung ist auch den folgenden Erörterungen zugrunde gelegt.

*) „Die seekriegsrechtlichen Verhandlungen und Beschlüsse der zweiten Haager Friedenskonferenz." Im Auftrage des Reichs-Marine-Amts zusammengestellt von Dr. Georg Schramm, Wirklicher Admiralitätsrat und vortragender Rat im Reichs-Marine-Amt. Berlin 1909.



Bezirk	Ungefähre Entfernung von Land in sm		Fangmonate	
	von	bis	von	bis
1	2	3	4	5
Stornoway, Lewis-Inseln . . .	10	40	Mai	Juni
Shetland-Inseln	2	10	Juni	Juli
Orkney-Inseln	3	40	„	
Wik, Schottland . . .	2	60	„	
Lybster, „ . . .	2	40	„	
Helmsdale, „ . . .	2	30	„	
Burghead, „ . . .	2	30	„	
Lossiemouth „ . . .	2	30	„	
Buckie, „ . . .	2	60	„	
Port Knockie, „ . . .	2	60	„	
Portsoy, „ . . .	2	60	„	
Banff, „ . . .	2	60	„	
Macduff, „ . . .	2	60	„	
Rosehearty, „ . . .	2	60	„	
Sandhaven, „ . . .	2	60	„	
Fraserburgh, „ . . .	2	65	„	
Peterhead, „ . . .	2	60	Juli	
Boddam, „ . . .	2	60	„	
Aberdeen, „ . . .	10	70	„	
Stonehaven, „ . . .	10	70	„	
Montrose, „ . . .	5	50	„	
Anstruther, „ . . .	10	60	„	
Leith, „ . . .	10	20	„	August
Eyemouth, England	3	35	„	
Berwick, „	10	70	August	
North Sunderland, England . .	5	70	„	
Shields, England	10	70	„	
Sunderland, Süd, England . .	10	60	„	
Hartlepool, England	10	50	„	September
Whitby, „	4	30	September	
Scarboro, „	3	40	„	Oktober
Bridlington, „	8	50	„	
Grimsby, „	10	50	„	November
Yarmouth, „	10	40	Oktober	Dezember
Lowestoft, „	10	40	„	„
Ramsgate, „	8	12	November	„
Dungeneß, „	5	15	„	
Hastings bis Beachy Head, Engl. .	5	15	„	
Plymouth, England	8	16	Dezember	Januar

Die Heringsfischerei mit Salzung an Bord.

Der Hering*), der wichtigste eßbare Nutzfisch der nordeuropäischen Meere, findet sich ort- und zeitweise in großen, dichten Schwärmen zusammen. Der Nahrungs-

*) Genauere Auskunft über den Hering findet sich in: „Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins“, herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein, Verlag von Otto Selle,

und der Fortpflanzungstrieb scheinen ihn zusammenzuführen. Das Auftreten der Heringsschwärme ist nicht überall regelmäßig, oft plötzlich.

Eine jahrhundertelang dauernde Regelmäßigkeit zeigen gewisse Heringsschwärme der Nordsee. Diese erscheinen im Vorsommer auf der Höhe der Shetland-Inseln und an der nordschottischen Küste. Sie wandern mit der Jahreszeit in der westlichen Nordsee, also nicht weit von der Ostküste Schottlands und Englands, nach Süden, so daß sie im November und Dezember im Englischen Kanal endigen.

Aus der nebenstehenden Tafel ist der Abstand der Fangfelder von der britischen Ostküste ungefähr ersichtlich.*)

Die Fangfelder lassen sich naturgemäß nur annähernd festlegen. Für ihre Grenzen und ihren Umfang läßt sich angeben:

1. Trägt man die Abstände in Spalte 3 der nebenstehenden Tafel von den Orten in Spalte 1 auf den Breitenparallelen der Orte nach Osten ab und verbindet die abgetragenen Punkte durch eine Linie, so hat man eine Art Grenzlinie, vor der westwärts in der Regel die englischen und schottischen Kleinfischer und ostwärts die internationalen Flotten zu fangen pflegen.
2. Zieht man von 0 Grad Greenwich-Länge auf dem Breitenparallel der Nordspitze der Shetland-Inseln eine Linie über den Ostrand der Dogger-Bank nach der Ostmündung des Kanals, so liegen die Fangfelder der internationalen Flotten in der Regel zwischen dieser Linie und der unter 1. angegebenen.
3. Diese Fangfelder kann man dann nach den Angaben in Spalte 4 und 5 für die verschiedenen Monate der Fangzeit ungefähr festlegen.

Der französische General-Inspekteur der Hydrographie, Massenet, hat die Felder genauer festzulegen versucht und durch eine Karte ergänzt.**) Auch der Niederländer Hoogendijk zu Vlaardingen hat sie in einem Werk über niederländische Seefischerei beschrieben und dargestellt. Die dort gemachten Angaben sind genauer als die, welche man erlangt, wenn man die Felder nach den vorstehenden Angaben in einer Karte festzulegen versucht.

Legt man so die Fangfelder für Juni, Juli, August, September, Oktober und November umrißweise fest,***) so ergeben sich folgende Abstände der Felder von einigen Häfen der an den Fängen am meisten beteiligten Staaten:

Berlin W30, Elßholzstr. 15, Band II „Naturgeschichte des Herings", von Professor Dr. Friedrich Heincke, Direktor der Biologischen Anstalt auf Helgoland, Teil I „Die Lokalformen und die Wanderungen des Herings in den europäischen Meeren", 1898. — „Der Fischerbote", Jahrgang 1912 und 1913: „Mitteilungen über die Lebensverhältnisse unserer Fische", von E. Ehrenbaum, Hamburg.

*) The Fisherman's Nautical Almanac by O. T. Olsen, Fish Dock Road, Grimsby. Year 1913.

**) „Technique et Pratique des Grandes Pêches Maritimes." Par G. Massenet, Inspecteur Général d'Hydrographie. Paris, A. Challamel, Rue Jacob 17.

***) Die bei bestimmter Gelegenheit verbreitete Angabe:

> daß es möglich sei, festzustellen, wo der Hering in einem kommenden Jahr in einem engeren Gebiet eines Fangfeldes so dicht steht, daß ein mit Aufsuchung der Fangflotten beauftragtes Schiff diese Flotten in der zuvor genau festgestellten Gegend findet,

kann niemals zutreffen.

Abstände der Heringsfangfelder der Nordsee von einigen Häfen der an den Heringsfängen am meisten beteiligten Staaten.

Land	Ort	Abstand der Heringsfanggebiete in sm in den Monaten											
		Juni		Juli		August		September		Oktober		November	
		von sm	bis sm	von sm	bis sm	von sm	bis sm	von sm	bis sm	von sm	bis sm	von sm	bis sm
Schottland . .	Aberdeen . . .	34	172	14	50	50	98	98	204	170	275	230	360
England . . .	Grimsby . . .	275	390	180	260	130	180	45	135	60	215	65	165
Niederlande .	Vlaardingen .	370	510	290	385	255	335	180	285	120	235	20	130
Deutschland . .	Emden	375	485	290	400	260	355	220	335	120	215	120	210
" . .	Geestemünde .	400	505	335	435	300	400	265	365	155	270	175	265
" . .	Elb-Mündung	395	500	320	425	290	380	260	365	155	270	185	275

	Größter Abstand sm	Unterschied sm	Kleinster Abstand sm	Unterschied sm
Aberdeen und Emden	485 und 360	125	120 und 14	106
" " Geestemünde . .	505 " 360	145	155 " 14	141
" " Elb-Mündung .	500 " 360	140	155 " 14	141
Grimsby " Emden	485 " 400	85	120 " 45	75
" " Geestemünde . .	505 " 390	115	155 " 45	110
" " Elb-Mündung .	500 " 390	110	155 " 45	110
Vlaardingen und Emden . . .	510 " 485	25	20 " 120	100
" " Geestemünde .	510 " 505	5	20 " 155	135
" " Elb-Mündung	510 " 500	10	20 " 155	135

Während sich Niederländer, Engländer und Schotten seit Jahrhunderten an dem Fang beteiligen, treten Deutsche, Franzosen, Belgier, in geringem Maß auch Norweger in neuester Zeit in den Wettbewerb.

Der Hering ist ein weicher Fisch, er verträgt eine lange Aufbewahrung vor dem Salzen nicht. Befindet er sich ungesalzen über 24 Stunden an Bord, so ist sein Wert erheblich gesunken.

Die Engländer und Schotten sind den Fangfeldern so nahe, daß sie den Hering nach der Fangnacht*) anlanden und am Lande salzen können. Das Salzen ist bei ihnen ein von dem Fang getrenntes Gewerbe. Die Salzer ziehen mit den Fangschiffen nach den Shetland-Inseln und an der Küste des Vereinigten Königreichs von Norden nach Süden. Die anderen an dem Fang beteiligten Nationen können die Anlandung nicht nach der Fangnacht bewirken; sie müssen daher an Bord salzen. Dies geschieht von den Niederländern seit Jahrhunderten. Da sie den Fisch salzen, sobald er aus dem Wasser gekommen ist, können sie unter sonst gleichen Bedingungen bessere Heringe liefern, als die am Lande gesalzenen sind. Wir haben die deutschen Fangbetriebe nach niederländischem Muster gestaltet, salzen also auch an Bord. Eine Einsicht in die obenstehenden Tafeln ergibt, daß wir nicht ungünstiger zu den Fanggründen liegen als die Niederländer und daß die Frage entsteht, ob sich die Benach-

*) Der Fang findet stets in der Nacht statt. Der Hering geht bei Tage nicht in die Netze.

teiligung unserer Lage den Schotten und Engländern gegenüber nicht ausgleichen läßt. Ich komme später darauf zurück.

Die Nordsee ist etwa 176 000 qsm = rund 548 000 qkm groß. Das Heringsfanggebiet der internationalen Flotten wird etwa 42 000 qsm = rund 136 000 qkm umfassen. Ein Fangfeld, d. h. der Teil des ganzen Fanggebietes, auf dem sich die Fangflotten der beteiligten Länder in den einzelnen Monaten der Fangzeit bewegen, wird etwa 6000 bis 16 000 qsm = 19 400 bis 51 800 qkm groß sein.

Der Heringslogger muß für den Fang besonders ausgerüstet werden. Die Hilfsmaschine bedingt, abgesehen von der Brennstoffausrüstung, keine Änderung. Der Heringsdampfer muß, wenn er vom Frischfischfang zum Heringsfang übergeht, seine Einrichtung und Ausrüstung ändern.

Folgende Angaben treffen allgemein zu:

Netz- und Reepausrüstung*):	Liegt unter Deck in dem im Hinterschiffe befindlichen Netz- und Reepraum.
Faßausrüstung:	330 bis 700 Heringsfässer, mit an Bord gesalzenem Hering, je 120 kg wiegend, liegen im Raum zwischen Groß- und Besanmast. Sie dienen auf der Ausreise zur Aufnahme von Salz, frischem Wasser, Proviant, Ballast usw.
Spill (Winde):	Wird auch auf Segelloggern mit Dampf betrieben, wozu ein besonderer Kessel aufgestellt ist. Dient zum Einhieven der Fleet. — Ankerspill fehlt.

Kosten eines Segelloggers, rund, ohne Netzausrüstung	35 000 M,
„ eines Segelloggers mit Hilfsmaschine ohne Netzausrüstung .	65 000 bis 80 000 M,
„ eines Heringsdampfers ohne Netzausrüstung	140 000 „ 180 000 „
„ einer Netzausrüstung	15 000 „ 20 000 „

Besatzung: 1 Kapitän, 1 Bestmann, 8 Matrosen, 2 Leichtmatrosen, 3 Jungen (für eine Schiffshilfsmaschine tritt in der Regel noch 1 Mann hinzu).

Der Logger fängt, bis er seine Ladung (volle Fässer) hat, oder glaubt, den noch nicht vollen Fang anlanden zu müssen; er sucht dann den Heimatshafen auf, setzt den Fang ab, erneuert seine Ausrüstung, besonders die Netzfleet, und geht wieder in See. Die auf See gesalzenen Fässer, Kantjes, werden am Lande neu gepackt. Eine Tonne Seepackung ist = 0,76 bis 0,85 Tonnen Landpackung. In den Handel kommen Fässer von 150 kg Bruttogewicht und 111 Liter Inhalt.

Gewicht des leeren Fasses, stets aus Eichenholz . . .	10 bis 19 kg,
„ des Salzes	30 „ 35 „
„ der Fische	96 „ 110 „

Die Landpackungsfässer halten:

650 bis 700 Vollheringe, als superior bezeichnet,
750 „ 775 „ , „ prima sortierte bezeichnet,
825 „ 875 „ , „ prima bezeichnet,
925 „ 1000 „ , „ kleine prima bezeichnet,
850 „ 900 Abgelaichte Heringe, als Ihlen bezeichnet,
etwa 1000 Heringe und darüber, mit noch nicht ausgebildetem Geschlechtscharakter, als Matjes bezeichnet, die unter Umständen aus den Fängen besonders aussortiert werden und als Delikateßware zu sehr hohen Preisen in den Handel kommen.

*) Siehe Seite 330. Die beiden Hauptreepe, jedes bis zu 5000 m lang, von 4,0 bzw. 11,25 m Umfang, beanspruchen viel Raum; ebenso die Netze.

Die Zahl der Reisen eines Schiffes in einer Fangzeit hängt natürlich von Glück und Umständen ab. Die Zahl 7 wird kaum überschritten werden; ein Segellogger wird selten mehr als 4 Reisen machen. Daraus ergibt sich schätzungsweise die Dauer der Fangreisen von 20 bis 50 Tagen. Einen guten Durchschnittsfang für eine Reise wird man setzen können:

Für einen Segellogger auf . . . . . . 300 Kantjes,
für einen Segellogger mit Hilfsmaschine und
für einen Heringsdampfer auf . . . . 450 "

Der Betrieb macht bei der Bearbeitung und Erhaltung der Netzfleet, Beschaffung der Tonnen uud des Salzes, Umpackung der Cantjes und dem Absatz der Fänge eine Summe von Vorbereitungen und Maßnahmen am Lande nötig, die für ein Schiff allein nicht aufzubringen sind. Die Kosten einer Landanlage können vielmehr nur getragen werden, wenn sie der Ausgangs- und Ausrüstungspunkt einer größeren Schiffszahl ist. Erst mit 20 bis 30 Schiffen wird der Betrieb dauernd einträglich werden können. Diese Tatsache führte dazu, daß die Heringsfischerei mit Salzung an Bord von Aktiengesellschaften betrieben wird. Nachdem eine Gesellschaft im Jahre 1889, eine andere im Jahre 1895 und eine dritte im Jahre 1912 den Betrieb eingestellt und die Flotte verkauft hat, bestanden Ende 1912 noch 12 Gesellschaften.

Eine Übersicht über die Bewegung des Schiffsbestandes seit dem Jahre 1872 gibt die folgende Tafel:

Jahr	Zahl der			Summe der Schiffe	Jahr	Zahl der			Summe der Schiffe
	Segellogger	Segellogger mit Hilfsmaschinen	Heringsdampfer			Segellogger	Segellogger mit Hilfsmaschinen	Heringsdampfer	
1872	6	—	—	6	1893	25	—	—	25
1873	9	—	—	9	1894	27	—	—	27
1874	12	—	—	12	1895	33	—	—	33
1875	11	—	—	11	1896	55	—	—	55
1876	11	—	—	11	1897	68	—	—	68
1877	11	—	—	11	1898	74	—	4	78
1878	11	—	—	11	1899	80	—	9	89
1879	11	—	—	11	1900	102	—	8	110
1880	11	—	—	11	1901	114*)	—	9	123
1881	11	—	—	11	1902	118	2	10	130
1882	11	—	—	11	1903	132*)	5	8	145
1883	12	—	—	12	1904	138*)	9	10	157
1884	13	—	—	13	1905	161	9	16	186
1885	14	—	—	14	1906	182	16	16	214
1886	15	—	—	15	1907	185	28	17	230
1887	16	—	—	16	1908	183	53	18	254
1888	18	—	—	18	1909	190	62	18	270
1889	23	—	—	23	1910	186	70	15	271
1890	23	—	—	23	1911	184**)	84	16	284
1891	23	—	—	23	1912	180	87	16	283
1892	23	—	--	23	1913	163	89	4	256

*) 1 Segellogger mit Besatzung verschollen.
**) 4 " " " "

Erwägt man, daß der Preis eines Fasses Salzhering bis zwischen 20 und 48 ℳ schwanken kann und daß die Größe der Fänge von Jahr zu Jahr wechselt, so ergibt sich, daß nur eine gut gegründete Gesellschaft den herantretenden Wechselfällen widerstehen wird.

Die Fangfelder, auf denen sich die internationalen Flotten in den Sommermonaten zusammenfinden, sind, wie früher erwähnt, 6000 bis 16000 qsm = 19400 bis 51800 qkm groß. Der Raum, den ein Logger theoretisch im äußersten Falle haben müßte, um mit seiner Fleet klar von allen in seiner Nachbarschaft fangenden Schiffen und ihren Netzen zu bleiben, wird etwa 23 qsm = 74 qkm betragen ($= r^2 \pi$, wo $r = 5000$ m = Länge des Netzes.)

An dem Fang sind in neuester Zeit Schiffe fast aller der an die Nordsee grenzenden Staaten mehr oder weniger beteiligt. Niederländer, Engländer und Schotten überwiegen; die Deutschen sind noch in der Minderzahl. Die Zahl aller Fangschiffe, also der internationalen Fangflotte, habe ich auf 4000 bis 5000 geschätzt.*)

Nimmt man an, daß von diesen Schiffen nur je ein Drittel, also rund 1600, fängt, während der Rest auf Reisen nach und von den Ausrüstungshäfen ist, so wird klar, daß es oft an Platz auf den Fangfeldern fehlt. Die Folge davon ist, daß Verluste und Beschädigungen der Netze von Jahr zu Jahr häufiger werden und daß die Klage über diesen Übelstand in allen beteiligten Staaten auftritt. Da die Kosten der Netzfleet an und für sich und auch gegenüber denjenigen des Schiffes außergewöhnlich groß sind, verdienen die Netzverluste alle Aufmerksamkeit. Anzunehmen ist, daß die Zahl der Fangschiffe ähnlich wie in den letzten Jahrzehnten weiter wächst, daß die Summe der in einem Fangfelde zu gegebener Zeit treibenden Netze von Jahr zu Jahr steigt.

In den Sommermonaten der letzten Jahre hat eine deutsche Frischfischfang-Gesellschaft eine kleine Fischdampferflotte, begleitet von einem Segel-Transportschiff, den Heringsfang mit dem Beutelnetz (Setzwade) und Salzung an Bord des Transportschiffes unter Island betreiben lassen. Dieser Betrieb wird aber die alten Fanggründe in der Nordsee kaum dauernd entlasten können. Hierbei sprechen politische Fragen mit.

Da der Heringsfang in der Nordsee mit Salzung an Bord nur sechs Monate im Jahre ausgeübt wird, liegt während der einen Jahreshälfte desto mehr Kapital still, je größer der Wert des Schiffes ist. Dies weist ohne weiteres auf die Nützlichkeit einer Verwendung der Heringsfangschiffe im Winter hin. Logger mit Hilfsmaschine sind aber bisher in dem Winterfrischfischfang nicht ernstlich verwendet worden.

Nach den auf Seite 374 gemachten Zahlenangaben nimmt unsere Loggerflotte seit 1912 ab. Wie der Rückgang aufzuhalten ist, bedarf eingehender Erwägung.

Obgleich die Logger nur in der besseren Zeit des Jahres fangen, ist unsere Flotte vielfach von Verlusten heimgesucht worden. Am 5. und 6. November 1911 gingen in einem Sturm in der Nordsee 4 Schiffe und 70 Menschen verloren. Ich komme später darauf zurück.

*) Die Zahl wird unter anderem durch die Einführung der Dampfmaschine und des Motors an Bord schottischer und englischer Schiffe unsicher. Die damit verbundene Vergrößerung der Schiffe bedingt eine Abnahme der Zahl.



Der Grundschleppnetzfang mit Dampfern.

Die Fischdampfer fangen mit dem Grundschleppnetz alle am Meeresgrund oder in dessen Nähe lebenden Fische. Von Jahr zu Jahr dehnen sie ihre Fangreisen weiter aus. Besuchte und beliebte Fangfelder sind:

1. Nordsee,
2. Skagerrak,
3. Kattegat,
4. Gewässer bei Island und den Föröern,
5. Barentsee,
6. Atlantischer Ozean westlich von:
   a) Island,
   b) Spanien und Portugal,
   c) Marokko.

Von Frankreich, scheinbar auch von England aus wird in neuester Zeit auch auf den Neufundlandbanken gefangen. Wir werden unter Umständen dorthin folgen müssen.

Folgende Angaben über den Schiffstyp treffen allgemein zu:

Netzausrüstung: Zwei Grundschleppnetze von je etwa 390 kg Gewicht fahren auf dem Oberdeck.

Einrichtung und Ausrüstung zur Erhaltung der Fänge. In dem in der Regel im Vor- und Mittelschiff liegenden, von dem Mannschaftslogis nach vorn und den Kohlenbunkern nach hinten begrenzten Fischraum werden die Fänge, nachdem sie an Deck geschlachtet sind, in Eis schichtweise verstaut und bis zur Anlandung aufbewahrt. Der neben dem Fischraum liegende Eisraum faßt bis zu 45 t = 45000 kg*) gemahlenes Eis.

Winde. Auf dem Vordeck stehend, bis zu 28 t hebend, mit zwei Trommeln, von einem Durchmesser bis zu 370 mm, wird sie durch Dampf aus dem Schiffsmaschinenkessel angetrieben; sie dient in der Hauptsache dazu, das Grundschleppnetz einzuhieven und dieses mit dem bis zu 10 t schweren Fang an Deck zu setzen.

Kosten des Schiffes mit Ausrüstung ohne Fanggerät: 140000 bis 180000 ℳ.

Kosten einer mittleren Netzausrüstung mit ein paar Kurrleinen, nebst Scherbrettern und zwei Grundschleppnetzen: 2000 bis 2500 ℳ.

Kohlenvorrat in den Bunkern: 100 bis 150 t.

Täglicher Kohlenverbrauch: 3,5 bis 8 t. (Am meisten Kohlen werden auf den Reisen nach und von den Fanggründen verbraucht.)

Der Vorrat in den Bunkern kann also 19 bis 29 Tage reichen.

Das Schiff kann ohne Bunker aufzufüllen, bei gutem Wetter, glatter See und wenig Gegenwind mit 10 sm in der Stunde 4500 bis 7000 sm zurücklegen (ohne Berücksichtigung des Verbrauchs auf den Fangfeldern).

*) Wenn man bei dem Islandfang mit 15 t Eis auskommt, kann man bei dem Marokkofang bis zu 45 t gebrauchen.

Durchschnittliche Dauer einer Fangreise im Jahre 1912.

Gegend	Tage
Barentsee	28
Island	24
Färöer	18
Nordsee	8
Westlich von Island	12
Marokkoküste	22

Kesselspeisewasser im Frischwassertank: 15 bis 25 t.
Normale Fischladung (Fangladung): 40 t.
Höchste Fischladung (Fangladung): 80 t.

Täglicher Durchschnittsfang im Jahre 1912 für alle Reise- und Fangtage, also für die ganze Dauer einer Fangreise.

Gegend	Fang in kg
Barentsee	1900
Island	2300
Färöer	1500
Nordsee	300
Westlich von Island	500
Marokkoküste	1000

Besatzung: 10 bis 12 Mann.

In neuester Zeit ist man dazu übergegangen, Jungen an Bord von deutschen Fischdampfern anzumustern, um sie für den Fischdampfer-Kapitänstand zu erziehen.*) Auch die Einstellung von Leichtmatrosen steht mit dieser Maßnahme in Verbindung.**)

Die deutschen Fischdampfer gehören teils einzelnen Reedereien, teils Gesellschaften m. b. H., teils Aktiengesellschaften.***)

Vielfach sind die Eigner der Schiffe am Fischhandel und an der weiteren Verwertung der Fangergebnisse überhaupt beteiligt.

Nicht immer bringen die deutschen Dampfer ihre Fänge in deutschen Häfen an Land. Unter den zur Erlangung guter Preise in letzter Zeit bevorzugten Häfen steht

*) Nach der Bekanntmachung „betreffend die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten" vom 5. Mai 1904, Reichsgesetzblatt für 1904, S. 163, kann man ohne 12monatige Seefahrzeit auf Segelschiffen nicht zum Fischdampferkapitän aufrücken. Von der Reichsregierung ist beschlossen, daß diese Forderung fällt. Dadurch wird die Einstellung und Erziehung von Fischdampferjungen möglich, denn die Segelschiffsbedingung läßt sich auf Fischdampfern nicht erfüllen.

**) „Die soziale Lage der Besatzung der deutschen Hochsee-Fischereifahrzeuge." Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Königlich westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster i. W., vorgelegt von Harry Hauschild, Bezirksfeldwebel bei dem Bezirkskommando V, Berlin, Buchhandlung des Kaiser Wilhelm-Dankes, Berlin W 35, Flottwellstraße 3. 1913. S. 108.

***) Siehe „Deutscher Seefischerei-Almanach" für 1914 S. 619 bis 627 und S. 632 bis 640 und S. 30 bis 48.

Aberdeen in Schottland an erster Stelle. Findet, wie es am häufigsten der Fall ist, die Anlandung in den deutschen Nordsee-Fischereihäfen statt, so werden sie in den von vereidigten Auktionatoren geleiteten öffentlichen Fischauktionshallen zu Hamburg, Altona, Cuxhaven, Geestemünde und Bremerhaven versteigert.

Der Dampfer wird in seinem Heimatshafen mit Kohlen, Eis, Proviant usw. für die Dauer der Fangreise ausgerüstet; mitunter wird er einen ausländischen Hafen zum Auffüllen der Kohlenvorräte anlaufen.

Ist das Schiff auf dem Fanggrund angelangt, so wird das Netz über Bord gesetzt. Der Dampfer schleppt es mit 1,5 bis 3 kn = 2,7 bis 5,4 km in der Stunde über den Grund*). Je nach der Ergiebigkeit des Fanggrundes füllt sich das Netz schnell oder langsam. Man läßt es bei schlechten Erträgen bis zu sechs Stunden lang schleppen. Ist es mit der Dampfwinde eingehievt und mit dem Ladebaum des Vordermastes übergenommen, so wird der Fang sofort geschlachtet, gereinigt und in dem Eisraum zwischen Schichten des mitgenommenen Eises verpackt. Das Netz wird inzwischen wieder über Bord gesetzt. Ist der Fang für die Rückreise ausreichend oder ist das Schiff vollgefangen, so wird der Anlandehafen aufgesucht, welcher zu einer neuen Fangreise verlassen wird, sobald der Fang gelandet und die Ausrüstung erneuert ist. So wird der Fischdampferbetrieb das ganze Jahr über durchgehalten; selbst vor strenger Winterkälte wird nicht haltgemacht.

Den Bestand deutscher Fischdampfer seit ihrer Einführung in den Betrieb gibt die folgende Tafel von Jahr zu Jahr.

Jahr	Zahl der Dampfer	Bemerkungen	Jahr	Zahl der Dampfer	Bemerkungen
1885	1		1900	129	5 Schiffe mit Besatzung in See verschollen.
1886	1		1901	130	4 desgl.
1887	2		1902	138	1 „
1888	6		1903	155	4 „
1889	10		1904	156	1 „
1890	18		1905	164	1 „
1891	22		1906	218	3 „
1892	38		1907	244	2 „
1893	59		1908	245	4 „
1894	64	7 Schiffe mit Besatzung in See verschollen.	1909	231**)	1 „ ?
1895	72		1910	220**)	1 „ ?
1896	88		1911	216	3 „
1897	103		1912	233	1 „
1898	107	1 desgl.	1913	260	
1899	134	1 „			

*) Wegen der Kräfte, welche bei dem Vorgang wirksam werden, siehe „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Jahrgang 1907, S. 19".

**) Nach den „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins" Jahrgang 1911, Januarheft, „Die staatliche Versicherung der Seefischer" von O. Zirkel (Berlin) und Jahrgang 1912, März-Aprilheft sind als verloren und verschollen erklärt:

1909 = 8 Fischdampfer,
1910 = 7 „

Diese Angabe bedarf der Aufklärung.



Ein Zwischenbetrieb.

Bis vor kurzer Zeit galt der Heringsfang in der Nordsee als eine Art Monopol für die Treibnetzfischer. Seit dem Jahre 1900 werden aber Heringe mit dem Schleppnetz von Fischdampfern aus gefangen. Im Jahre 1911 nahm dieser Fang einen großen Aufschwung. Er geschieht bei Tage, die besten Züge werden um Mittag gemacht; bei Nacht steigen die Heringe nach der Oberfläche und werden dann in Treibnetzen gefangen. Die Fangschiffe laufen mit voller Fahrt und fangen um so besser, je schneller sie sind. Das Netz unterscheidet sich von dem Grundschleppnetz hauptsächlich durch engere Maschen. Schon aus der auf 10 kn (= 18 km in der Stunde) und darüber gesteigerten Fahrgeschwindigkeit ergibt sich, daß das Netz nicht auf dem Boden entlang gleitet, sondern über dem Boden, also zwischen Meeresboden und -oberfläche dahinstreicht.

Bisher wurde der Heringsfang in dieser Weise in der Nordsee, westlich von Schottland, in der Irischen See, südlich von Irland und im Bristolkanal ausgeübt.

An dem Fang, besonders an dem in der Nordsee, beteiligten sich auch deutsche Fischdampfer*). Nicht nur diese, sondern auch britische Fangschiffe brachten erhebliche Mengen so gefangener Fische in deutschen Häfen frisch an den Markt, weil eine Salzung an Bord, für die sie übrigens nicht eingerichtet und ausgerüstet sind, zunächst nicht in Frage kam. Die Treibnetzfänger bringen gegen dieses neue Fangverfahren vor, daß mit den marktfähigen Fischen eine große Menge kleiner Fische gefangen wird, daß dadurch die Zahl der marktfähigen, ausgewachsenen Fische in verhängnisvoller Weise vermindert und der Erwerb der Treibnetzfänger unterbunden wird. — Die Frage zieht besonders in Großbritannien weite Kreise. Wie sie sich weiter entwickelt und bis zu welchem Grade die Treibnetz-Heringsfischerei mit Salzung an Bord und der Schleppnetzfang miteinander ver-

---

*) Das Novemberheft 1913 der von dem Fischereidirektor Dr. Freiherrn v. Reitzenstein zu Altona a. E. herausgegebenen Fischzeitung bringt darüber folgende Angaben:

Die Engländer fischten 1913 durchweg mit einem vollständigen Heringsnetz. Das Obernetz hatte eine Maschenweite von 7 bis 8 cm, verjüngte sich nach unten und hatte unten eine Maschenweite von 5 bis 6 cm. Ferner fischten sie meist nur mit 150 Fuß (40 m) Grundtau und mit Scherbrettern bis zu $3^1/_2$ m Länge.

Die deutschen Dampfer dagegen fischten fast ausschließlich noch mit dem gewöhnlichen, etwas geänderten Grundschleppnetz. Das Vordernetz — Flügel, Obernetz, Kopftau und Grundtau — bleibt unverändert. Nur das Hinternetz mit Steert wird abgetrennt und durch ein engmaschiges Netz mit Steert ersetzt. Das gesamte Obernetz, welches ungefähr $^2/_3$ des ganzen Fischnetzes ausmacht, hat demnach noch 15 cm Maschenweite, während das Unternetz dieselben Maschenweiten aufweist wie bei den englischen Netzen. Ferner fischten die deutschen Dampfer noch mit 204 Fuß (93 m) Grundtau und mit Scherbrettern von 4 m Länge. Hierin scheint auch der Unterschied in den Fangergebnissen zu liegen.

Das deutsche Fanggeschirr scheint demnach zu schwer zu sein. Die Folge davon ist, daß die Dampfer nur langsam fahren und den schnell schwimmenden Heringen nicht folgen können. Anderseits dürfte zu tief gefischt werden, und ferner wird eine große Anzahl Heringe wieder durch die weiten Maschen entschlüpfen.

(Anmerkung des Verfassers: Hier wird die Maschenweite = 2 Knotenlängen gesetzt sein. Das Grundtau begrenzt die vordere (obere) Netzöffnung nach der Bodenseite, das Kopftau begrenzt sie nach oben hin.)

schmelzen, wird abzuwarten sein. Daß der alte, schwerfällige und teure Treibnetzfang in dem von der modernen Technik beherrschten zwanzigsten Jahrhundert in alter Weise noch lange weiter besteht, ist nicht anzunehmen.

Der Walfang von Dampfern aus.

In den Jahren 1903 bis 1905 ließ eine Hamburger Gesellschaft den Walfang mit zwei Dampfern unter deutscher Flagge von Island aus betreiben. Der Gedanke, durch diesen Betrieb unter anderem eine in Pillau gegründete Fischtran- und Mehlfabrik mit Rohmaterial zu versehen, war nicht glücklich. Der Betrieb wurde deshalb eingestellt.

Nachdem die norwegischen Walfanggesellschaften ihren Betrieb auf alle Meere der Erde ausgedehnt und ein Kapital von rund 44 Millionen Mark mit einem Reingewinn bis zu 100 v. H. angelegt haben*), ist im Jahre 1912 die deutsche Gesellschaft „Sturmvogel" entstanden, welche den Walfang von Lüderitzbucht in Südwestafrika aus mit zwei Dampfern**) nach norwegischem Muster und mit norwegischer Besatzung betreiben läßt. Die Ausbeute wird in einer Station am Lande, bestehend in einer Speckkocherei, Fleischkocherei und Guanofabrik, verarbeitet.

Der Kleinbetrieb

wird ausgeübt:

A. Mit Fahrzeugen und Booten auf dem Gebiet zwischen der Seefischereigrenze und der Binnenfischereigrenze (nachstehend als Gruppe A bezeichnet).

B. Mit Fahrzeugen, die in der Regel oder gelegentlich den Fang seewärts der Seefischereigrenze betreiben, aber nicht mehr als fünf Mann Besatzung haben (nachstehend als Gruppe B bezeichnet).

Die hier folgenden Angaben sind dem Deutschen Seefischerei-Almanach entnommen, soweit nicht andere Quellen angegeben sind. Das Material, welches ich zu dem Zweck erlangen konnte, war im ganzen so unvollkommen, daß sich die Frage: „Hebt sich das deutsche Seefischereigewerbe oder geht es zurück?" nicht beantworten läßt. Von welcher Bedeutung die Beantwortung dieser Frage für das Gewerbe selbst und für jeden ist, der an seiner Hebung teil oder Interesse hat, leuchtet ohne weiteres ein. Hier wäre Wandel zu schaffen und für jeden Ort an der deutschen Küste von der russischen bis zur niederländischen Grenze von Jahr zu Jahr genau festzustellen:

1. Die Zahl der Fahrzeuge, Boote und Kähne.
2. Der Wert derselben.
3. Die Art der Betriebe, in welchen sie verwendet werden.
4. Die Art und der Wert der verwendeten Fanggeräte.

---

*) „Mitteilungen des deutschen Seefischerei-Vereins", Jahrgang 1912, Oktober-Novemberheft, S. 349.

**) Bauart, Größe und Ausrüstung der Dampfer werden ähnlich sein, wie in dem in der Anmerkung auf S. 333 schon erwähnten Werk angegeben ist.

Daß und wie wir in dieser Hinsicht gegenüber anderen nordeuropäischen Staaten zurückstehen, ist ein Maßstab dafür, daß in Deutschland hinsichtlich des Seefischereigewerbes noch viel getan werden kann.

Tritt dieser Mangel schon bei dem Nachweis der Fahrzeuge, Boote und Betriebe in die Erscheinung, so wird er in der Mannschaftsfrage noch fühlbarer. Von diesem wird später die Rede sein.

Ein Vergleich der Angaben der Tafel VII, Abschnitt I, auf S. 357, 358 und 360 ergibt unter anderm, daß von 1907 bis 1912:

die Zahl der Fahrzeuge, Boote usw. um 291 zugenommen,
die Gesamtzahl der Fischer aber um 396 abgenommen hat.

Ob dies etwa eine Folge der Steigerung der Fangbetriebe durch die Motoren ist, steht zur Frage.

Provinz Ostpreußen.

Gruppe A.

Fanggebiet: Kurisches und Frisches Haff.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Im Jahre 1904 soll die Zahl 1646 betragen haben, soll dann 1905 auf 1382 gefallen sein, und dieser Stand soll sich bis zum Jahre 1913 nicht geändert haben, vielmehr in jedem der zwischenliegenden Jahre derselbe gewesen sein. Hier wie in allen andern Gegenden und Orten des Bezirks ist eine genaue Nachprüfung nötig.

Fanggeräte: Grundschleppnetze (Keitel), Windgarne, Herbstgarne, Wadegarne, Klippen- und Kurrennetze, Stellnetze, Reusen, Angeln usw., besonders für den Haffbetrieb geeignet und seit alter Zeit eingebürgert.

Fangfische: Die Brackwasserfische der Haffe.

Fangzeit: Das ganze Jahr durch; im Winter wird auf dem Eise gefangen.

Stand: Ob Stillstand, Rückgang oder Aufschwung besteht, ist nicht sicher.

Gruppe B.

Fanggebiet: Seewärts bis unter die Insel Gotland und bis nach Hela.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Der in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I angegebene Bestand wird genauer nachzuprüfen sein.

Fanggeräte: Waden, Treibnetze, Grundschleppnetze und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Breitling, Aal, Lachs und Dorsch.

Fangzeit: Das ganze Jahr über, während der Eiszeit im strengen Winter kaum unterbrochen.

Stand: Ob und wie die Einführung des Motors den Fang unter Segel zurückgedrängt hat, ist nicht sicher.

Provinz Westpreußen.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Die Danziger Bucht der Ostsee bis zu der hinterpommerschen Grenze.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die in Tafel VII unter 1 und 2 in Abschnitt I angegebenen Zahlen müssen genau nachgeprüft werden.

Fanggeräte: Waden, Grundschleppnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.
Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Breitling, Aal, Lachs, Dorsch und Stör.
Stand: Ob und wie durch Förderung der Einführung des Motors das Gewerbe gehoben werden kann, wird zu ermitteln sein.

Provinz Pommern. Regierungsbezirk Köslin.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Seewärts bis in Sicht der schwedischen Küste, westwärts bis Bornholm und ostwärts bis über Hela hinaus.
Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahl der in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts 1 angegebenen Fahrzeuge hat sich wie folgt geändert:

1907	1912
579	730
darunter 3 mit Motor.	darunter 100 mit Motor.

Obgleich hier die Angaben ziemlich sicher sind, wird eine Nachprüfung der Zahlen empfohlen.
Fanggeräte: Grundschleppnetze, Treibnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.
Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Breitling, Aal, Lachs und Dorsch.
Fangzeit: Das ganze Jahr hindurch, mit Ausnahme der Eiszeit in strengen Wintern.
Stand: Gegenüber dem großen Aufschwung des Fanges mit Motor wird nachzuweisen sein, ob und wie der Fang unter Segel dadurch beeinträchtigt ist.

Regierungsbezirk Stettin.

Gruppe A.

Fanggebiet: Das Stettiner Haff mit seinen drei Mündungsarmen: Peene, Swine, Dievenow.
Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahl der Fahrzeuge, welche in diesem Gebiet fangen, wird genau festgestellt werden müssen.
Fanggeräte: Die in dem Haff seit alter Zeit üblichen Grundschleppnetze, Stellnetze, Reusen usw. und Angeln; die ersten, soweit sie nicht durch Ablösung der Gerechtsame verboten sind.
Fangfische: Die Brackwasserfische des Stettiner Haffs.
Fangzeit: Das ganze Jahr über, im Winter wird auf dem Eise gefangen.
Stand: Die Prüfung der Fischereigerechtsame in dem Fanggebiet auf die Möglichkeit einer Änderung der Betriebe und einer Vermehrung der Zahl der Fischer hin ist zu empfehlen.

Gruppe B.

Fanggebiet: Swinemünder Bucht der Ostsee und bis über die Oderbank hinaus.
Zahl der Fahrzeuge usw.: Die in der Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I enthaltenen Angaben werden genau nachzuprüfen sein.
Fanggeräte: Grundschleppnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.
Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Dorsch und Lachs.
Fangzeit: Das ganze Jahr über, solange die Eisverhältnisse den Fang gestatten.
Stand: Der Einfluß des Motorbetriebes auf das Gewerbe bedarf dringender Prüfung. Die Einführung des Motors wird zu fördern sein.

Regierungsbezirk Stralsund.

Gruppe A.

Fanggebiet: Greifswalder Bodden, Strelasund, Fahrwasser zwischen Stralsund und Wittower Posthaus sowie Barhöft, Wieker, Breeger sowie großer und kleiner Jasmunder Bodden.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahl der in diesem Gebiet fangenden Fahrzeuge wird genau festzustellen sein.

Fanggeräte: Grundschleppnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Sprott, Aal, Lachs und Barsch.

Fangzeit: Das ganze Jahr hindurch, mit Ausnahme der Eiszeit im Winter.

Stand: Die Förderung der Einführung des Motors bedarf dringend der Erwägung.

Gruppe B.

Fanggebiet: Die Ostsee bis zu den Südmündungen des Sundes und der Belte.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die in der Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I enthaltenen Zahlenangaben werden genauer Nachprüfung empfohlen.

Fanggeräte: Grundschleppnetze, Stellnetze, Treibnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Sprott, Aal, Dorsch und Lachs.

Fangzeit: Das ganze Jahr über, mit Ausnahme der Eiszeit des Winters.

Stand: Die Einführung des Motors bedarf der Erwägung und voraussichtlich der Förderung.

Provinz Schleswig-Holstein. Ostseeküste.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Die Ostsee von der mecklenburgischen bis zur dänischen Grenze.

Zahl der Fahrzeuge usw.: In keinem Bezirk der ganzen Küste ist eine genaue Prüfung der in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I angegebenen Zahlen so dringend nötig wie hier.

Fanggeräte: Grundschleppnetze, Waden, Treibnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Sprott, Aal, Dorsch, Makrele und Lachs.

Fangzeit: Das ganze Jahr über, mit Ausnahme der Eiszeit des Winters.

Stand: Die Einflüsse der Einführung des Motors und der Ausgleich für die Schäden, welche das Gewerbe durch den Verkehr der deutschen Kriegschiffe erleidet, müssen weiter studiert werden.*)

Nordseeküste.

Gruppe A.

Fanggebiet: Die Wattfahrwasser an der Küste von Schleswig-Holstein sowie der Lauf der Untereider und Unterelbe.

---

*) Wie sehr die Marineverwaltung auf das Wohl der Fischer bedacht ist, zeigt der für Schadloshaltungen bestimmte Fonds bei Kap. 64, Tit. 6 des Marineetats, der von 1913 auf 1914 von 15000 ℳ auf 45000 ℳ erhöht worden ist. Der Mehrbetrag von 30000 ℳ ist zur Gewährung von Beihilfen aus Billigkeitsrücksichten an die alteingesessenen Kieler und Helgoländer Fischer bestimmt, denen durch die Marine und ihre Anlagen Nachteile in ihrem Gewerbe erwachsen sind, für die rechtlich Schadenersatz nicht geltend gemacht werden kann. D. Schriftltg.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahl betrug nach Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I:

1907	1912
634	722
darunter 3 mit Motoren,	darunter 74 mit Motoren.

Dieser Aufschwung ist der Entwicklung der Garnelenfischerei, besonders von Büsum aus, zuzuschreiben, sofern die nachzuprüfenden Zahlen stimmen.

Fanggeräte: Grundschleppnetze, Hamen, Reusen, Treibnetze, Stellnetze und Angeln.

Fangfische: Schollenartige Fische, Stör, Lachs, Aal, Stint, Kaulbarsch, Hering, Plötze, Garnelen usw.

Fangzeit: Frühling, Sommer und Herbst.

Stand: Der Garnelenfang bedarf besonderer Pflege und Förderung.

Gruppe B.

Fanggebiet: Nordsee bis zum Skagerrak nördlich und bis zur Doggerbank westlich.

Zahl der Fahrzeuge usw.:

	1907	1912
Bestand registrierter Kutter und Ewer	40	19

Schnelle Abnahme und Verfall.*)

Fanggeräte: Grundschleppnetze.

Fangfische: Schollenartige Fische, Kabeljauarten, Schellfisch, Hering, Sprott und Stör.

Fangzeit: Frühjahr, Sommer und Herbst.

Stand: Den Verfall wird man nur aufhalten können, wenn man an der Westküste von Schleswig-Holstein und auf den nordfriesischen Inseln neue Betriebe ins Leben ruft. Dort ist noch etwas von dem seemännischen Geist aus der Zeit, zu der die Nordfriesen viele Schiffe nordeuropäischer Staaten bemannten und führten. Die Stadt Tönning an der Untereidermündung hat in dem letzten Jahrzehnt 2000 Einwohner verloren. Die Zahl sank von 5000 auf 3000 und ist noch im Abnehmen.

Die Helgoländer Angelschlupen, von denen 1880 noch 29 den Schellfischfang betrieben, sind ausgestorben. Die Aufnahme neuer Betriebe wird zu erwägen sein.

In der ganzen Gegend harren große Fragen der Lösung. Während Tönning hinsiecht, entwickelt sich das an der deutsch-dänischen Grenze 80 sm im Norden von Tönning gelegene Esbjerg**) zu einem großen Seefischerei- und Handelshafen.

Regierungsbezirk Lüneburg.

Gruppe A.

Fanggebiet: Die Unterelbe mit Nebenflüssen.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Angaben der Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I werden nachzuprüfen sein.

Fanggeräte: Hamen, Treibnetze, Reusen, Stellnetze, Angeln.

*) In Blankenese von der Unterelbe zählte man 1887 noch 83 Kutter und Ewer; 1912 waren nur noch 12, 1913 nur noch 11 vorhanden, der Niedergang scheint unvermeidlich zu sein.

**) Esbjerg war 1868 ein Bauernhof mit 13 Einwohnern.



Fangfische: Schollenartige Fische, Aal, Stör, Stint, Hering, Sprott, Lachs, Neunaugen, Kaulbarsch usw.

Fangzeit: Frühjahr, Sommer und Herbst.

Stand: Die Großschiffahrt und die damit verbundenen Hafen- und Strombauarbeiten auf der Unterelbe bedrängen das Gewerbe und schneiden ihm mit der Zeit die Lebensbedingungen ab.

Gruppe B.

Der Betrieb ist erloschen. Von 7 registrierten Kuttern und Ewern im Jahre 1900 waren 1907 noch 2 vorhanden; 1912 waren auch diese verschwunden.

Regierungsbezirk Stade.

Gruppe A.

Fanggebiet: Die Unterelbe mit ihren Nebenflüssen.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Angaben der Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I bedürfen der Nachprüfung.

Fanggeräte: Hamen, Treibnetze, Reusen, Wurfnetze, Stellnetze.

Fangfische: Schollenartige Fische, Stör, Aal, Hering, Lachs, Stint, Neunaugen, Kaulbarsch usw.

Stand: Wie im Regierungsbezirk Lüneburg.

Gruppe B.

In Cranz a. E. zählte man 1900 noch 9, 1908 noch 6, 1912 nur noch einen registrierten Kutter. Der Betrieb kann auch hier als erloschen gelten.

Regierungsbezirk Aurich.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Die Unterems und das ostfriesische Wattenmeer sowie darüber hinaus bis zu 10 sm = 18 km seewärts.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahlen in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I werden nachzuprüfen sein. Die Zahl der Norderneyer Schlupen betrug 1907 noch 13, im Jahre 1912 nur noch 7.

Fanggeräte: Hamen, Grundschleppnetze, Reusen und andere stehende Geräte.

Fangfische: Schollenartige Fische, Garnelen, Aal, Rochen, Hering, Sprott, Lachs, Seemoos, Muscheln, Austern.

Stand: Die fast überall stillstehenden, zum Teil verfallenden Betriebe bedürfen der Auffrischung. In Norderney zählte man 1880 noch 70, 1912 nur noch die erwähnten 7 Schlupen, so daß auch dort der Betrieb erlöschen wird, wenn nicht Hilfe kommt.

Mecklenburg-Schwerin.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Unterwarnow, Salzhaff, Wohlenberger Wiek und Ostsee bis zur dänischen Küste nordwärts und bis zum Fehmarnbelt westwärts.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahlen der Fahrzeuge in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I bedürfen der Nachprüfung.

Fanggeräte: Grundschleppnetze, Stellnetze, Angeln und Reusen.
Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Dorsch, Aal, Lachs und Brackwasserfische.
Fangzeit: Frühjahr, Sommer und Herbst.
Stand: Der Motor beginnt schnell Eingang zu finden. Förderung der scheinbar im Aufschwung befindlichen Betriebe ist sehr erwünscht.

Lübeck.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Untertrave und Ostsee bis unter die dänische Küste nordwärts und bis in den Fehmarnbelt westwärts.
Zahl der Fahrzeuge usw.: Die Zahl der in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I angegebenen Fahrzeuge wird nahezu richtig, aber doch nachzuprüfen sein.
Fanggeräte: Grundschleppnetze, Stellnetze, Reusen, Beutelnetze und Angeln.
Fangfische: Schollenartige Fische, Hering, Sprott, Dorsch, Aal, Lachs und Brackwasserfische.
Fangzeit: Das ganze Jahr hindurch, mit Ausnahme der Eiszeit des Winters.
Stand: Der durch die Einführung des Motors entstandene Aufschwung bedarf weiterer Förderung.

Hamburg.

Gruppe A.

Fanggebiet: Die Unterelbe und das Wattenmeer westlich der Elbmündung.
Zahl der Fahrzeuge usw.: Die in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I angegebenen Zahlen werden im ganzen zutreffen, aber doch noch nachzuprüfen sein.
Fanggeräte: Hamen, Stellnetze, Treibnetze, Reusen und Angeln.
Fangfische: Schollenartige Fische, Stör, Stint, Aal, Lachs, Garnelen, Austern, Kaulbarsch und andere Brackwasserfische.
Fangzeit: Das ganze Jahr, mit Ausnahme der Eiszeit des Winters.
Stand: Die Betriebe haben auch hier gegen die Großschiffahrt und Hafen- sowie Strombauarbeiten einen harten Stand, der durch die in neuester Zeit eingetretene kräftige Förderung durch die hamburgischen Behörden und durch Einführung des Motors oft mit Erfolg verteidigt wird.

Trotz der Ungunst der Verhältnisse scheint ein gewisser Aufschwung bemerkbar zu sein.

Gruppe B.

Fanggebiet: Die Nordsee bis zum Skagerrak nordwärts und bis zur Doggerbank westwärts.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Vorhanden Kutter und Ewer:

1907	1912
117	77
darunter 6 mit Motor und Hilfsschraube,	darunter 5 mit Motor und Hilfsschraube.

Fanggeräte: Grundschleppnetz und Drehwade.



Fangfische: Schollenartige Fische, Kabeljau, Schellfisch und verwandte Arten, Stör, Hering usw.

Fangzeit: Mit Ausnahme weniger Fahrzeuge, welche im Winter fangen: Frühjahr, Sommer und Herbst.

Stand: Im Jahre 1887 waren noch 183 Kutter und Ewer vorhanden. Der Bestand ist seitdem, also in 26 Jahren, um 106 Fahrzeuge stetig gesunken.

Von dieser Flotte sind in Stürmen der Nordsee mit Besatzung verschollen:

Jahr	Zahl der Fahrzeuge	Jahr	Zahl der Fahrzeuge
1896	1	1903	3
1897	1	1904	6
1898	2	1905	5
1899	1	1910	9
1900	1	1911	2
1901	1	1912	1
1902	3	Summe	36

Es wird großer Anstrengungen bedürfen, um dem weiteren Rückgang und Verfall vorzubeugen. Ein Aussterben ist zu befürchten, obgleich die hamburgischen Behörden mit allen Mitteln dagegen kämpfen.

Bremen.

Die Betriebe sind nach den in Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I enthaltenen Angaben so klein, daß es sich nicht lohnt, darauf einzugehen.

Oldenburg.

Gruppe A und B.

Fanggebiet: Die Unterweser, der Jadebusen und die Neustädter Bucht der Ostsee vor der Küste des Fürstentums Lübeck.

Zahl der Fahrzeuge usw.: Die in der Tafel VII unter 1 und 2 des Abschnitts I enthaltenen Angaben werden genau nachzuprüfen sein.

Fanggeräte: Hamen, Treibnetze, Stellnetze, Reusen und Angeln.

Fangfische: Brackwasserfische der Unterweser, schollenartige Fische, Garnelen, Hering, Stint, Stör und Aal in der Nordsee; schollenartige Fische, Dorsch, Aal, Hering und Sprott in der Ostsee.

Fangzeit: Das ganze Jahr, mit Ausnahme der Eiszeit des Winters.

Stand: Eine Aufmunterung des Betriebes an der Unterweser mit seefähigen Kuttern und Ausdehnung der Fangfahrten weiter in See ist erwünscht.

Auch von der Küste des Fürstentums Lübeck aus lassen sich neue Betriebe entwickeln, obgleich ein Hafen fehlt.

IV. Deutsche Seefischer.

Im Jahre 1883 fand zu London eine internationale Fischereiausstellung statt. Damit wurde eine Reihe von öffentlichen Vorträgen verbunden. Der erste Vortrag über:

„Die Seefischerei und die Fischereibevölkerung des Vereinigten Königreichs"
war von dem Vizeadmiral Herzog von Edinburgh angemeldet. Während dreier Dienstjahre als Kommandeur der Marine-Reserven (Naval Reserves) hatte er sich mit der Seefischerei beschäftigt. Zur festgesetzten Zeit war er verhindert, persönlich zu erscheinen. An seiner Stelle sprach der Prinz von Wales, später König Eduard VII. Er leitete den Vortrag mit folgenden Worten ein:

„Ich will versuchen, Ihnen eine Idee von der großen Wichtigkeit zu geben, welche eine blühende Seefischerei für die Nation hat.

Von alters her haben die Bewohner der Küste der britischen Inseln einen Teil ihrer Nahrung der See entnommen. Dieser Betrieb erzog eine Rasse von Menschen: stark, an Gefahren und Strapazen gewöhnt, geduldig und ausdauernd bei ihren Unternehmungen, tapfer, zuverlässig und findig allen Gefahren gegenüber; dabei intelligent und der Selbstzucht zugänglich durch die stete Unterordnung ihres Willens unter den Leiter ihrer Betriebe; gewöhnt, mit anderen zusammenzuarbeiten für einen bestimmten Zweck.

Diese Eigenschaften werden nicht allein durch die Gewöhnung in frühester Jugend herausgebildet, sie sind ererbt und werden von Geschlecht zu Geschlecht verstärkt.

Die mächtige Stellung, welche dieses Königreich unter den Völkern der Erde erlangt hat, wird in gewisser Weise unsern Fischern zu danken sein, denn sie waren unsere ersten Seeleute. Aus kleinen Anfängen wuchs die Zahl und Tüchtigkeit unserer Seeleute, bis das ganze Volk von dem seemännischen Geist durchdrungen war, dem wir verdanken, daß sich unsere Rasse über den ganzen Erdball verbreitet und daß sie ein Reich aufgerichtet hat, in dem die Sonne nicht untergeht.

In alten Zeiten müssen Fischer unseren Seehandel bewirkt haben; sie bemannten unsere Kriegschiffe. Die Fischerei Westenglands war die Kinderstube der Seeleute, mit denen Francis Drake seine Erdumsegelung machte."

Der Inhalt dieser Worte läßt sich für alle Zeiten und für alle Völker verallgemeinern und in folgende Sätze zusammenfassen:

1. Seefischerei und Seehandel waren stets und sind noch Schwestergewerbe.

2. Die Seegeltung eines Staates hängt mehr oder weniger eng mit seiner Seefischerei zusammen.

Unsere Seefischer stehen den britischen nicht nach. Eine beispiellose Entschlossenheit in Not und Gefahr beseelt die Hünengestalten an den Küsten von Ost- und Westpreußen; sie heiraten nicht zu früh, aber auch nicht zu spät; mit dem vollkräftigen Mann paart sich das gesunde starke Weib; Zahl und Stärke ihrer Kinder gibt Zeugnis von ihrer Leibeskraft. Pommern und Mecklenburgern liegt die Liebe zur See und zur Seefischerei im Blut; sie waren die Führer der Schonenfahrten im Mittelalter. Die an der föhrdenreichen Ostküste von Schleswig-Holstein sitzenden Angel- und Niedersachsen haben in früheren Jahrhunderten die erste Kultur nach England getragen und die Seeschlachten der Dänen gewonnen. Bedächtigkeit und Umsicht machen den Hauptcharakter der an der deutschen Nordseeküste wohnenden Ost- und Nordfriesen aus; klare Besonnenheit in der Überlegung und feste Energie bei der Durchführung gefaßter Entschlüsse gehören zu ihrem Wesen; geborene Seefischer und Seeleute, haben sie vom 16. bis zum 19. Jahrhundert Besatzungen und Kommandeure für die Eismeerflotten der Niederländer und Deutschen geliefert.

Allen deutschen Küstenbewohnern hat es an Sinn und Liebe für die Seefischerei nie gefehlt; sie werden auch hohen Anforderungen gewachsen sein, wenn diese an sie herantreten. —

Ich folge auch hier der bisherigen Einteilung und beginne mit der

Heringsfischerei in der Nordsee mit Salzung an Bord.

Nach den Angaben auf S. 374 zählte die Heringsfangflotte der Nordsee im Jahre 1912 = 283 Schiffe*) mit einer Gesamtbesatzung von 4047 Mann.**)

Von den Heringsdampfern fingen 7 im Winter mit Grundschleppnetzen. Es bleiben demnach: Mannschaften, die nur vom Juni bis September, also etwa sechs Monate lang, Hering fingen 4047 —133 = 3914 Mann. Von diesen Besatzungen findet ein Teil, vielleicht ein Drittel,***) im Winter in anderen Seefischereibetrieben Beschäftigung; es blieben alsdann übrig: 3914 —1304 = 2610 Mann.

Von diesen 2610 Mann fallen die angemusterten Holländer für militärische Zwecke fort, deren Zahl ich auf 610 schätzen will;†) es bleiben also 2610 —610 = 2000 Mann.

Diese Mannschaften sind im Binnenlande, besonders im Fürstentum Lippe, in den Provinzen Westfalen und Hannover heimisch; sie arbeiten in der fanglosen Zeit in landwirtschaftlichen Betrieben, sind also nur bedingte Vollfischer. Daß sie nicht die seemännischen Fähigkeiten der unbedingten Vollfischer haben, leuchtet ohne weiteres ein.

Ich habe hier und später das Jahr 1912 als Beispiel gewählt, um kurz und klar zu sein. Wie die Zahlen in früheren Jahren geschwankt haben, ist weniger wichtig als genauere Ermittlungen für die Zukunft.

Der Grundschleppnetzfang mit Fischdampfern.

Nach den Angaben auf S. 378 fingen im Jahre 1912 233 Fischdampfer††) mit 2584 Mann Gesamtbesatzung.

Die Schwierigkeit des Betriebes, der Führung und Navigierung eines Fischdampfers liegt in folgendem: Während das Handelsschiff von Hafen zu Hafen fährt, Küsten und Untiefen meidet, muß der Fischdampfer diese aufsuchen, um seinen Fang zu machen; erst wenn er diesen gemacht und eingeeist hat, tritt er seine Reise nach dem Hafen an. Die doppelte Arbeit des Seefahrers und Fischers wird durch das Fahren und Fangen auf gefährlichen Gründen und Banken noch erschwert. Sie erzieht harte und standhafte Seeleute wie kaum ein anderer Zweig der auf See tätigen Gewerbe. Mit vollendeter Seemannschaft werden unsere Fischdampfer geführt. Außer den Führern werden auch die Mannschaften dieser Schiffe zu guten Seeleuten erzogen, selbst wenn sie aufgehört haben, die Schule auf Segelschiffen durchzumachen.

*) 1913 fingen nur noch 256 Schiffe; ein weiterer Rückgang ist zu befürchten.

**) Die Besatzungsstärke eines Schiffes wird zwischen 13 und 19 Mann schwanken. Unsere Statistik ist auch hier nicht genau genug. Die Durchschnittszahl von 15 ist vielleicht etwas hoch.

***) Die Zahl ist nach meinen Erfahrungen geschätzt; die Mannschaften, welche im Winterseefischereibetrieb Unterkunft finden, können viel weniger sein. Die Statistik versagt auch hier.

†) Die Tatsache, daß in unserer Loggerflotte jährlich ein Teil Holländer unter den Besatzungen angemustert wird, steht fest. Da hierüber alle Veröffentlichungen fehlen, war ich auf Schätzung angewiesen; ich kann mich natürlich irren.

††) Im Jahre 1913 fingen 263 Fischdampfer; eine weitere Anzahl ist im Bau, so daß eine noch größere Vermehrung in Aussicht steht.

Was an Klagen über die Disziplin an Bord der Fischdampfer an die Öffentlichkeit kam, wird in absehbarer Zeit überwunden werden oder bereits überwunden sein.

Der Kleinbetrieb.

Nach den Angaben der Tafel VII unter 3 des Abschnitts I waren im Jahre 1912 auf registrierten Fahrzeugen 769 Mann im Kleinbetrieb tätig. Diese Zahl wird annähernd zutreffen, aber nachzuprüfen sein.

Wie unsicher die Zahl der in Tafel VII unter 4 des Abschnitts I angegebenen auf nicht registrierten Fahrzeugen, Booten usw. tätigen Fischer ist, geht aus den Ausführungen in Abschnitt III deutlich hervor. Die Zahl der dauernd beschäftigten wird vielleicht gegen 15 000 betragen. Die Zahl der vorübergehend beschäftigten ist noch unsicherer. Hier fehlt auch eine Bestimmung darüber, ob als vorübergehend beschäftigt anzusehen ist: Jeder Mann, der im Jahre einmal, wenn auch nur auf Tage oder Wochen, in dem Gewerbe tätig war, oder ein Mann, der im Jahre für eine längere Zeit, etwa für mindestens drei Monate, in der Seefischerei in solcher Weise gewirkt hat, daß man ihn als Nebenfischer bezeichnen kann.

Auch bei einer solchen Bestimmung werden sich Ungenauigkeiten ergeben, sie wird aber einen gleichmäßigen Anhalt und größere Sicherheit bringen. Zunächst ist also die Zahl 6080 für das Jahr 1912 sehr unsicher.

In den Kleinbetrieben sind die kleinen selbständigen Seefischer tätig, welche mit ihrem Fahrzeug oder Boot in See auf den Fang gehen. Unbedingte Königstreue, strenge Wahrhaftigkeit und Zuverlässigkeit, vollendete Seemannschaft, gestählter Mut, Ruhe und Besonnenheit in Not und Gefahr geben ihnen einen unschätzbaren und unersetzbaren militärischen Wert. Daneben wohnt in ihnen eine staatserhaltende Kraft, deren Pflege nicht genug empfohlen werden kann. Sollte hier eine Abwanderung aus dem Gewerbe eingetreten sein, sollte es nicht mehr gelingen, die kommenden Geschlechter dem Seefischerberuf zu erhalten, so entsteht eine Lücke, die zum Schaden unserer Seegeltung nicht mehr auszufüllen ist. Hier ist eine Arbeit zu leisten, welche der Anstrengung patriotischer deutscher Männer wert ist.

Zusammenfassung aller Betriebe für das Jahr 1912.

	Betrieb	Zahl	
1.	Heringsfischerei in der Nordsee mit Salzung an Bord	1 437	Vollfischer, deren Zahl sehr unsicher ist.
2.	Grundschleppnetzfang im Großbetrieb in der Nordsee	2 584	Vollfischer.
3.	Kleinbetrieb	16 579	Vollfischer, deren Zahl aber nur annähernd richtig sein kann.
4.	Heringsfischerei in der Nordsee mit Salzung an Bord	2 000	bedingte Vollfischer, deren Zahl ebenfalls nicht genau ist.
5.	Heringsfischerei in der Nordsee mit Salzung an Bord	610	Holländer, deren Zahl geschätzt ist und die militärisch nicht zählen.
6.	Kleinbetrieb	6 080	Halbfischer, der Zahl und den Eigenschaften nach unsicher.
7.	Verschiedene Betriebe	267	Besatzungen von Fischhandelsfahrzeugen, Schiffen zu besonderen Zwecken usw.
	Summe . . .	29 557	

Wie dringend nötig es ist, hier Sicherheit zu schaffen, wie weit wir in dieser Hinsicht gegen benachbarte nordeuropäische Staaten zurückstehen, soll hier nochmals hervorgehoben werden.

Wir wissen von der Mehrzahl unserer Betriebe und somit von dem Gewerbe im ganzen nicht, ob es sich hebt oder ob es zurückgeht. Die hier mehrfach als nötig bezeichnete jährliche genaue Nachzählung aller Betriebe und aller in denselben beschäftigten Fischer ist ohne weiteres leicht und sofort durchzuführen; sie müßte sofort begonnen werden.

Die wirtschaftliche Lage unserer Seefischer.

In der Heringsfischerei in der Nordsee mit Salzung an Bord beträgt in einer Fangzeit die Durchschnittseinnahme:

des Kapitäns	1200	bis	2610	M*)
„ Steuermanns (Bestmanns)	657	„	787	„
eines Matrosen	554	„	734	„
„ Leichtmatrosen	407	„	564	„
des ersten Jungen	311	„	363	„
„ zweiten Jungen	230	„	289	„
„ dritten Jungen	208	„	219	„
„ ersten Maschinisten	1080	„		
„ zweiten Maschinisten	780	„		
„ Heizers	540	„		

In der Fischdampfer-Grundschleppnetzfischerei der Nordsee hat

	Jahreseinkommen:			
der Kapitän	3000	bis	10000	M**)
	Monatsheuer:			
der erste Steuermann (Bestmann)	130	bis	150	M***)
„ zweite Steuermann	100	„	105	„
„ Netzmacher	100	„		
ein Matrose	80	„	90	„
„ Leichtmatrose	40	„		
„ Junge	35	„		
der Koch	100	„		
„ erste Maschinist	160	„	200	„
„ zweite Maschinist	120	„	130	„
ein Heizer	90	„		

Für den Kleinbetrieb wird nach den Erfahrungen in der Seefischerei folgender Maßstab ungefähr als Anhalt dienen, wenn der Fischer rührig und von Unfällen verschont geblieben ist:

*) Das seemännische Personal wird ganz oder zum Teil durch Anteile am Fangerlös bezahlt, wodurch die angegebenen Verschiedenheiten vielleicht noch größer werden.

**) Der Kapitän erhält 4 bis 7 v. H. des Fangerlöses.

***) Offizieren und Mannschaften wird für jede Arbeitsüberstunde 40 Pf. gezahlt. Die Decksmannschaft erhält aus dem Verkauf der gesammelten Fischlebern einen Zuschuß, der auf 15 bis 30 M für den Kopf und Monat angegeben wird.

Jährlicher Bruttoerlös aus den Fängen.*)	Vergleichsweise Einschätzung des Ertrages.
a) 1½ facher Wert des Fahrzeuges mit Motor und Ausrüstung ohne Fanggerät bei der Neubeschaffung	Sehr gut.
b) Wert des Fahrzeuges mit Motor und Ausrüstung ohne Fanggerät bei Neubeschaffung	Gut.
c) Halber Wert des Fahrzeuges mit Motor und Ausrüstung ohne Fanggerät bei der Beschaffung	Kaum ausreichend.
d) Viertel Wert des Fahrzeuges mit Motor und Ausrüstung ohne Fanggerät bei Beschaffung	Nicht mehr ausreichend.

Das folgende, beliebig herausgegriffene Beispiel mag zur Erläuterung dienen. Der in Kolberg beheimatete Kutter Nr. 88 kostete mit Motor 3000 ℳ; er hatte im Jahre 1909 in 156 Betriebstagen aus den Fängen einen Bruttoerlös von 6130,40 ℳ, also mehr als das Doppelte der Kosten von Fahrzeug und Motor.

Die Kosten der Fanggeräte sind sehr verschieden. Lachs- und Heringstreibnetze sind recht teuer, noch teurer sind Ostsee-Lachsangeln. Dagegen haben Grundschleppnetze (Zeesen) geringeren Wert; Waden sind wieder teurer.

Im Durchschnitt wird der Eigner eines größeren Fahrzeuges im Kleinbetriebe etwa 1000 ℳ jährlich für Fanggeräte aufwenden müssen.

Die auf die Instandhaltung des Motors, des Fahrzeuges und der Fanggeräte verwendete Sorgfalt spricht bei der Berechnung der von der Bruttoeinnahme zu machenden Abzüge so wesentlich mit, daß man besser von weiteren Überschlägen Abstand nimmt, sich auf die Tatsache beschränkend, daß unsere im Kleinbetrieb stehenden Seefischer in vielen Gegenden in bescheidenem Wohlstand leben, wenn sie nicht in verfallenden Betrieben stehen und wenn sie nicht durch Unfälle oder ausnahmsweise ungünstige Nebenumstände behindert werden.

Die Lebensgefahr.

Regierungsrat Dr. Buchholz in Berlin veröffentlichte im Jahre 1913 eine Arbeit:**) „Der Rettungsdienst und die erste Hilfeleistung in der Seefischerei.“ Dieser Arbeit entnehme ich:

*) Die Angaben und Schätzungen gründen sich auf die Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Jahrgang 1910, S. 10 und 344; Jahrgang 1911, S. 102; Jahrgang 1912, S. 273, sowie auf andere Erfahrungen.

**) „Archiv für Rettungswesen und erste ärztliche Hilfe.“ Zeitschrift des Deutschen Zentralverbandes für Rettungswesen, des Zentralkomitees für das Rettungswesen in Preußen und der Zentralstelle für das Rettungswesen an Binnen- und Küstengewässern. Unter Mitwirkung von: Dr. Bumm, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Dr. Kirchner, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Dr. S. Alexander, Geh. Sanitätsrat, Dr. Dietrich, Geh. Obermedizinalrat, Dr. Georg Meyer, Geh. Sanitätsrat. Schriftleiter Prof. Dr. Georg Meyer. Erster Band, 3. Heft. Berlin, 1913. Verlagsbuchhandlung von Richard Schoetz.

1. Die Gesamtsterblichkeit der männlichen Bevölkerung Deutschlands im Alter von 15 bis 60 Jahren an allen Todesursachen betrug für die Jahre 1908 und 1909 = 8,3 vom Tausend.

2. Die Gesamtunfallsterblichkeit für die unter 1. angegebenen Altersklassen betrug während der daselbst angegebenen Zeit 0,68 vom Tausend der Gesamtsterblichkeit.

3. In der Seefischerei betrug die Unfallsterblichkeit für 1908 und 1910 = 9 vom Tausend; sie überstieg also noch die Gesamtsterblichkeit für die unter 1. angegebenen Altersklassen und für die daselbst angegebene Zeit um 0,7 vom Tausend.

4. Wenn man annehmen wollte, daß das Verhältnis der Unfallsterblichkeit zur Gesamtsterblichkeit in der Seefischerei das unter 1. angegebene sei, so würde sich die Gesamtsterblichkeit in der Seefischerei auf 108 vom Tausend stellen.*)

Regierungsrat Buchholz sagt dazu wörtlich:

„Für eine Annahme, die zu einem so erschreckenden Ergebnis führen müßte, ist natürlich ohne genauere Zahlenunterlagen kein Raum, auf jeden Fall erkennt man daraus aber die überaus ungünstige Lage der Besatzung der Seefischereifahrzeuge im Vergleich zu ihren männlichen Altersgenossen an Land."

Die genaueren Zahlenunterlagen, welche Regierungsrat Buchholz erwähnt, werden ohne viel Mühe zu beschaffen sein. Der kostbarste Besitz eines Staates sind seine Bürger, die Menschen. Wenn deren Leben auf dem Spiele steht, wie hier, dann hat er die Pflicht, auf Abhilfe Bedacht zu nehmen. Hier leidet daneben die Wehrhaftigkeit des Reiches, denn es besteht die Möglichkeit, daß eine Abwanderung aus dem Beruf und die festgestellte Abnahme des Seefischerersatzes der Marine eine Folge der großen Zahl von Lebensverlusten sind.

Nur noch einige Beispiele seien angeführt, um die Notwendigkeit schneller Abhilfe zu erläutern.

Von der deutschen Heringsloggerflotte der Nordsee gingen am 5. und 6. November 1911 in einem Sturm 4 Schiffe und 70 Menschenleben verloren. Das macht bei 4260 Mann Gesamtbesatzung**) einen Verlust von 1,6 v. H. aus.***)

Von den deutschen Fischdampfern sind nach den Angaben auf S. 378 von 1894 bis 1912 = 40 mit 440 Mann Gesamtbesatzung†) in der Nordsee verloren gegangen. Der größte Verlust an ganzen Schiffsbesatzungen traf die Flotte im Jahre 1894, als mit 7 Schiffen 77 Mann, also von der damals 704 Mann starken Gesamtbesatzung der Flotte von 64 Schiffen über 11 v. H. verloren gingen. Dazu kommt die sehr große Zahl der von Brechseen oder sonst über Bord geschlagenen Leute.

Im Kleinbetrieb verlor die Kutter- und Ewerflotte der Nordsee von 1896 bis 1912, also in 17 Jahren, 36 Fahrzeuge mit 108 Mann Gesamtbesatzung. Im

*) Bei genauer Nachrechnung 109,8 vom Tausend.

**) Siehe die Tafel VII in Abschnitt I.

***) Diese Zahlen bedürfen der Nachprüfung. Außer den mit den Schiffen verschollenen Besatzungen wurden viele Leute von Brechseen über Bord geschlagen.

†) Auch hier ist eine genaue Nachprüfung nötig, welche die Wichtigkeit der Sache ohne weiteres gebietet.



Jahre 1909 blieben 10 Fahrzeuge mit 30 Mann Besatzung, also nahezu 12 v. H. der damals 261 Mann starken Gesamtbesatzung von 87 Fahrzeugen. — Die durch Seen und aus anderer Veranlassung über Bord gegangenen und verlorenen Leute sind auch hier nicht angeführt.

Die Zahl und Ursache der in anderen Kleinbetrieben zu Tode kommenden deutschen Seefischer ist nicht oder schwer ohne weiteres zu ermitteln. An der Ostsee läßt von Jahr zu Jahr eine große Zahl unserer Fischer ihr Leben, ohne daß darüber weiteres bekannt wird. Nur bei Massenunfällen, wie sie vom Jahre 1898 bis 1900 auch in der Ostsee-Kutterflotte vorkamen, wird die Aufmerksamkeit erregt.

Bemerkenswert und richtig ist endlich, wenn Regierungsrat Dr. Buchholtz in seiner ausgezeichneten Arbeit an anderer Stelle anführt:

„Da die Unfallsterblichkeit natürlich die Todesfälle an Krankheiten und dergleichen nicht einschließt, so ist die alle Art von Todesursachen umfassende Gesamtsterblichkeit der Seefischer noch höher anzusetzen als die an sich schon hohe Unfallsterblichkeit. Genaue Zahlen über die Sterblichkeit der Seefischer an Krankheiten liegen bisher nicht vor. Man wird aber mit Rücksicht auf die zahlreichen Möglichkeiten von Gesundheitsschädigungen, denen der Seefischer auch abgesehen von Unfällen aus Verletzungen in seinem harten Berufe stets ausgesetzt ist, die Zahl nnd Bedeutung der Krankheiten bei den Seefischern nicht gering zu achten haben. Die häufigen Erkältungen, die fortgesetzt die Gesundheit des Fischers erschüttern, führen jedenfalls oft genug auch zu schweren, das Leben verkürzenden inneren Erkrankungen in Form von Gelenkrheumatismus, Nierenentzündungen, Lungenentzündungen usw. Die schwere körperliche Arbeit des Berufs unter vielfach ungünstigen Lebensbedingungen ist gleichfalls geeignet, die Kräfte des einzelnen vorzeitig zu erschöpfen. Es kommen sogar gelegentlich Todesfälle von Fischern durch Überanstrengung infolge plötzlichen Versagens der Herztätigkeit während der Arbeit vor."

Hier ist also ein wichtiges Gebiet für sorgfältige Ermittelungen von Jahr zu Jahr, sowie ein Feld der Sorge für Abwendung von Lebensgefahr. Mit jedem Mann, der sein Leben dem Berufe opfert, büßt das Reich an staatserhaltender Kraft, die Marine einen Seemann ein, der sich im Fall von Not und Gefahr auf dem gefährdetsten Posten bewährt hätte.

V. Die Stellung des Reiches und seiner Bundesseestaaten zur Seefischerei.

Deutschland mit rund 65 Millionen Einwohnern, im Herzen des europäischen Festlandes gelegen, ist an drei Seiten von großen, mächtigen Staaten begrenzt. Die vierte Seite im Norden, die Seeküste, grenzt nicht an das freie Weltmeer, sondern im Osten an die Ostsee, ein Binnenmeer mit schmalen Verbindungsstraßen, im Westen an die Nordsee. Natürliche Seefischereihäfen hat diese Küste nicht. Selbst in den geschütztesten Gegenden bei Rügen und an der Ostküste von Schleswig-Holstein sind Hafenbauten und -einrichtungen dem Fischereigewerbe unentbehrlich. Die Strom- und Flußmündungen, an den langgestreckten Küstenteilen zwischen Fehmarn und der russischen Grenze vielfach hafenartig ausgebildet, sind der See- und Küstenfischerei nur zum Teil günstig. Bei dem An- und Einsteuern mit auflandigen Winden und Stürmen stehen oft das Leben der Besatzung und das Schiff auf dem Spiel.

Das Klima ist rauh, die Seefischerei häufig durch Eis erschwert, durch Stürme unterbrochen.

Für das Seefischereigewerbe liegt Deutschland ungünstiger als seine Nachbar-



staaten, mit Ausnahme Rußlands. Die befruchtende größere Nähe des Weltmeeres, die größere Küstenentwicklung und die Seegrenzen sind dem Gewerbe in den nordwesteuropäischen Staaten günstiger als in Deutschland.

Neben der wirtschaftlichen Blüte des ganzen Reichsbinnenlandes, neben dem Warenabsatz über See und im Lande beruht unsere Seegeltung auf der seemännischen Betätigung der Küstenbevölkerung, die im steten Anblick des weiten Horizontes lebt und mit ihrem Erwerb mehr auf die See hingewiesen ist als die Binnenländer. Seefischerei und Handelsschiffahrt sind die Grundlagen des seemännischen Geistes der Küstenbevölkerung. Seit die Einführung der Maschinenkraft als Fortbewegungsmittel der Schiffe und das Wachsen der Schiffsgröße die Handelsschiffahrt umgestalteten und das hölzerne Segelschiff von den Meeren und Ozeanen verschwand, verzogen die Schiffsreeder- und die Großschiffbaubetriebe in die wenigen großen Seehandelsstädte. Der seemännische Geist unserer Küstenbevölkerung beruht seitdem noch mehr als früher auf der Seefischerei.

Trotz der Beschränkung unserer Küstenentwicklung sind wir zu einem Seestaat geworden. Der Ausgestaltung unseres Seeverkehrs ist die Schaffung unserer Seemacht gefolgt. Durch mühsame und zielbewußte Erziehung ist das deutsche Volk wieder zu einem seefahrenden erhoben worden. Die Pflicht zur Hebung und Förderung unserer Seefischerei ergibt sich daher von selbst. Die Unterstützung des Gewerbes kann erfolgen:

1. Unmittelbar durch:

a) Zahlung von Geldunterstützungen oder Darlehnen aus Reichs- oder Staatsmitteln von Fall zu Fall.

b) Prämien, welche auf dem Gesetz- oder Verwaltungswege festgesetzt sind, aus Reichs- oder Staatsmitteln, für

  α) Neubauten oder Umbauten von Schiffen.

  β) Ausrüstung von Schiffen.

  γ) Schiffsbesatzungen.

  δ) Angelandete Fänge.

2. Mittelbar durch:

a) Belegung der Seefische, welche vom Auslande oder mit ausländischen Fangschiffen eingehen, mit Einfuhrzöllen.

b) Verbreitung der Kenntnis des Seefischereigewerbes und seiner Bedeutung für Deutschlands Seegeltung in den weitesten Kreisen des deutschen Volkes, um das Großkapital und die Großindustrie zur Hergabe von Kapital für Seefischereiunternehmungen willig zu machen.

c) Erleichterung der Einführung der modernen Technik in das Gewerbe.

d) Bau von Seefischereihäfen und der damit zu verbindenden, für die verschiedenen Gewerbebetriebe nötigen Anlagen.

e) Erleichterung der Einführung neuer Betriebe.

f) Sicherung von Leben und Eigentum der Seefischer gegen die Gefahren der See und des Gewerbes.

g) Begeisterung der heranwachsenden Geschlechter für den Seefischereiberuf.

h) Verbreitung der Seefischnahrung.



Unmittelbare Hebung und Zollschutz.

Die folgenden kurzen geschichtlichen Notizen über die in verschiedenen europäischen Seestaaten im Laufe der Zeit aufgewendeten Mittel werden die Bildung eines Urteils über die später zu behandelnden Fragen erleichtern.

Die Niederlande.

1430 (Zeit der burgundischen Herzöge). Die Fangunternehmer zahlen Lastgelder zur Unterhaltung von Konvoischiffen.

1548 (unter Karl V. von Habsburg). Die Generalstaaten bewilligen 6000 Gulden = 10 200 ℳ für Ausrüstung von 5 Konvoischiffen. Ein Zehntel der Heringsfangschiffe wird kriegsmäßig ausgerüstet, um sich selbst verteidigen zu können.

1571 (Herzog von Alba, Statthalter Philipps von Spanien). Außer der Konvoigebühr wird Taxe und Zehnt gezahlt.

1596 (Republik). An Stelle des Konvoizwanges wird der Zusammenschluß von mindestens 20 bewaffneten Fangschiffen gestattet. Für genommene oder zum Sinken gebrachte feindliche Schiffe werden Prisengelder gezahlt.

1600. Die Fangunternehmer kaufen von Dünkirchener Kaperschiffen Freibriefe.

1625. Das Seefischerei-Kollegium erhält bis zu 30 000 Gulden = 51 000 ℳ jährlich für Armierung der Fangschiffe; noch viel mehr gibt die Admiralität für Konvoischiffe her.

1627. Die Konvoikosten betragen 1 Million Gulden = 1,7 Mill. ℳ jährlich.

1670. Das Kollegium ist dauernd in Geldnot trotz des Staatszuschusses von 36 000 Gulden = 61 000 ℳ jährlich.

1678. Der Staatszuschuß wird um 6000 Gulden = 10 200 ℳ als Beihilfe zur Beschaffung von Salz erhöht.

1750. Ein Ausfuhrzoll auf Seefischereierzeugnisse*) wird erhoben.

1754. Das Prämiensystem wird eingeführt, indem man zunächst 30 Gulden = 51 ℳ Ausrüstungsprämie für jedes Fangschiff und Jahr bewilligt.

1775. Eine Ausrüstungsprämie von 500 Gulden = 850 ℳ für jedes Fangschiff und Jahr wird gewährt.

1776. Die Ausrüstungsprämie beträgt 400 Gulden = 680 ℳ für Fangschiff und Jahr.

1784 bis 1786. Die Ausrüstungsprämie beträgt 700 bis 800 Gulden = 1190 bis 1360 ℳ für Fangschiff und Jahr.

1801. Die Ausrüstungsprämie wird auf 800 Gulden = 1360 ℳ festgesetzt, bis der Krieg mit England dem Fang ein Ende macht.

1813. (Königreich unter den Oraniern.) Eine Ausrüstungsprämie von 500 Gulden = 850 ℳ für jede Buise und von 200 Gulden = 340 ℳ für jedes Bumboot (Bomme) wird bewilligt.

1825. (Holland und Belgien unter einem König vereinigt.) Die Ausrüstungsprämie wird auf 750 Gulden = 1275 ℳ für Buise und Jahr gesteigert.

1835. (Holland von Belgien getrennt.) Eine Ausrüstungsprämie von 300 Gulden = 510 ℳ für jedes Bumboot wird gegeben.

*) Der Zoll soll 1 Gulden = 1,70 ℳ für ein Faß Salzhering betragen haben.



Die Bevormundung der Heringsfischerei besteht jetzt in der Hauptsache in folgendem:

1. Gefischt und gekaakt muß vom 24. Juni bis zum 1. Januar nach bestimmten Vorschriften werden.
2. Für Anbringung der Fänge durch Jagerschiffe gelten feste Regeln.
3. Der Verkauf muß von den Fängern gemeinsam unter Staatsaufsicht bewirkt werden.

1845 wird festgestellt, daß schottische Fischer reifen Hering schon vor Eröffnung der niederländischen Fangzeit gefangen, gesalzen und abgesetzt haben. Dadurch wird in das Prämien- und Bevormundungssystem die erste Bresche gelegt.

1845 bis 1850 werden jährlich 200 000 Gulden = 340 000 *M* an Prämien gezahlt. Wo man so viel Vorschriften macht, kann man die Prämie nicht fallen lassen, das Parlament erörtert aber ernstlich das System und seine Schäden.

1851 werden die Prämien um ein Zehntel heruntergesetzt. Im Parlament kann nicht festgestellt werden, daß Prämien die Fischerei retten können. Das Aufblühen der britischen Seefischerei nach dem Fortfall der Prämien im Jahre 1830 beweist das Gegenteil.

1852 werden die Prämien um 50 v. H. herabgesetzt.

1854 werden die Prämien um 75 v. H. heruntergesetzt.

1857 fällt mit allen Prämien alle Bevormundung, und die Gesundung des Gewerbes beginnt.

Großbritannien und Irland.

670 wird eine Abgabe auf gefangene und angelandete Fische erhoben.

1357. Der Heringshandel wird mit den Seemärkten zu Yarmouth verbunden.

1705 wird eine Ausfuhrprämie von 204 *M* für eine Last*) gewöhnlichen Salzhering und von 360 *M* für Buisenhering**) gezahlt.

1750 wird eine Faßprämie von 3 *M* für jedes von einer Buise angelandete Faß bewilligt.

1757 wird die Faßprämie auf 4 *M* erhöht.

1767 ist durch das Anwachsen der Fangflotte die für Prämien zu zahlende Summe so groß geworden, daß die Geldmittel nicht ausreichen. Die Prämienzahlung wird eingestellt, die Zahl der Fangschiffe geht sofort zurück.

1770 wird die Zahlung der Prämien wieder aufgenommen, die Zahl der Fangschiffe steigt wieder.

Von 1751 bis 1783 sind im ganzen 4 571 000 *M* Prämien für Buisenhering gezahlt, während der Gesamtfang sich auf 228 525 Fässer stellt. Die Regierung will aber mit dem System der Faßprämie, die auf 5 *M* erhöht wird, nicht brechen, weil sie die Seefischerei für die Kinderstube der Kriegsmarine hält.

1794 wird eine Faßprämie für gebrannten***) Salzhering gezahlt.

---

*) Wahrscheinlich eine Schiffslast = 4000 Pfund.

**) Wegen der Buisen siehe S. 340, sowie: „Die Seefischerei im 19. Jahrhundert usw." und: „Seefischereifahrzeuge und Boote usw.

***) Über den Heringsbrand siehe S. 340. — Der Brand ist mit der schottischen Heringsfischerei gewachsen; er erleichtert kleinen Salzern den Wettbewerb.

1809 bis 1830 werden im ganzen 13 211 740 ℳ Faßprämien gezahlt.

1809 wird das britische Weißherings-Fischereiamt*) mit dem Sitz in Edinburgh errichtet, welches zunächst veranlaßt, daß man mit dem niederländischen Fangverfahren bricht und wieder zu dem alten System des Fanges in kleinen Fahrzeugen mit Salzung am Lande übergeht.**) — Die Regierung ist inzwischen noch immer für ihre Kriegschiffsbesatzungen besorgt.

Von 1810 ab werden für Prämien zur Verbesserung von Booten von 15 t aufwärts jährlich 60 000 ℳ hergegeben. Diese Prämien erweisen sich aber als weniger zweckmäßig als die Faßprämien.

Von 1800 bis 1830 sind im ganzen 20 000 000 ℳ an Prämien verschiedener Art gezahlt.

1830 fallen alle Prämien. — Das Amt sorgt inzwischen für bessere Packung, Sortierung und Salzung des Herings sowie für sorgfältige Überwachung des schon früher eingeführten Brandes der Fässer.

1846. Großbritannien geht zum Freihandel über.

1868 wird durch eine Parlamentsakte eine große Zahl veralteter Vorschriften, darunter solche über Maschengröße für Heringsnetze, Heringsfangzeit, Fanggeräte, beseitigt und damit ein neuer Aufschwung eingeleitet.***)

Von 1887 bis 1891. Das Fischereiamt von Schottland gibt Darlehne für Kleinbetrieb zum Bau und zur Reparatur von Booten und zur Beschaffung von Fanggeräten. Rückzahlung in zehn Jahren mit 3½ v. H. Zinsen. Aufgegeben wegen der Schwierigkeit der Wiedereinbringung des Geldes.

1893. Irischen Kleinfischern werden Staatsdarlehne zur Beschaffung von Booten mit Motor oder von Motoren sowie Fanggeräten gewährt. Rückzahlung in zehn Jahren mit 2½ v. H. Zinsen.†)

1912. Eine englische Parlamentskommission empfiehlt die Hergabe von Staatsmitteln für Versuche zur Einführung des Motors in den Kleinbetrieb der Seefischer von Devon und Cornwall.

Dänemark.

1894 wird Gewährung von Staatsdarlehnen an Kleinfischer zur Beschaffung von Fahrzeugen mit Motor oder von Motoren für Fahrzeuge, zur Verbesserung der

---

*) Board of British White Herring Fishery. Daraus ist später das Fischereiamt für Schottland (Fishery Board of Scotland) entstanden.

**) Siehe Abschnitt I, wegen des Einflusses der niederländischen Betriebe.

***) Die Ausfuhr gesalzenen Herings nach dem Festlande betrug:

1811 =	4 730	Fässer
1820 =	89 524	„
1840 =	90 950	„
1850 =	198 400	„
1912 =	1 538 349	„

†) Schon seit 1822 hatte man in Irland Darlehne unter ähnlichen Bedingungen gewährt, von dem Gesichtspunkt ausgehend, daß die dortige Bevölkerung der Unterstützung mehr als die englische und schottische bedürfe.



Betriebe, zur Beschaffung von Fanggerät und zur Anlegung von Faktoreien eingeführt. Rückzahlung in sechs bis zehn Jahren mit $3^1/_2$ v. H. Zinsen.*)

Norwegen.

1893 wird mit der Gewährung von Staatsdarlehnen für Kleinfischer vorgegangen. Rückzahlung in zehn Jahren, bei Kleinbetrieb mit $2^1/_2$, bei Fischdampfern mit 4 v. H. Zinsen.

Schweden.

1892. An Kleinfischer werden Staatsdarlehne zur Beschaffung von Booten, Motoren und zur Anlegung von Räuchereien gewährt, rückzahlbar in zehn Jahren mit 3,6 v. H. Zinsen.

Frankreich.

Seit Colbert, also seit dem siebzehnten Jahrhundert, ist die Seefischerei auf verschiedene Arten so geschützt, daß ein Wettbewerb anderer Staaten auf französischen Fischmärkten fast ausgeschlossen ist.

1. Ausrüstungsprämien im Jahre 1910.

Für jeden Mann der Besatzung		Geringste ununterbrochene bzw. unterbrochene Aufenthaltsdauer an Bord
Neufundlandfang	24 ℳ	45 bzw. 90 Tage
Islandfang . .	40 „	21 „ 60 „
Färöerfang . .	24 „	30 „ 40 „
Nordseefang . .	12 „	30 „ 40 „

2. Für jeden zum Trocknen von Kabeljau besonders eingeschifften Mann: 40 ℳ.**)

3. Fangprämien. 16 ℳ für den Doppelzentner Stockfisch, der vom Fangplatz oder von französischen Zollniederlagen direkt in das Ausland oder nach französischen Kolonien geht.***)

4. Einfuhrzölle auf je 100 kg:

	Mindesttarif	Generaltarif	
a) Frische Fische	16,00 ℳ	32,00 ℳ	2,88 ℳ Zuschlag bei außereuropäischen Fischen, aus europäischen Lagern eingeführt.
b) Kabeljau, gesalzen und getrocknet oder geräuchert	38,40 „	48,00 „	
c) Stockfisch	12,00 „	38,40 „	
d) Hering, gesalzen oder geräuchert	12,00 „	16,00 „	
e) Andere Fische	20,00 „	40,00 „	
f) Marinaden usw.	20,00 „	46,00 „	

1913. a) Zur Beschaffung von Fanggeräten 52 000 ℳ von der Kammer bewilligt.

b) Für Unterweisungsreisen der Fischer, für Seefischerschulen und zum Studium der Hafenfrage 52 400 ℳ von der Kammer besonders bewilligt.

---

*) Eine genaue Angabe der Darlehnsbedingungen würde hier und in der Folge zu weit führen. Das Studium der ganzen Darlehnsfrage in außerdeutschen Staaten ist aber unter allen Umständen wichtig für eine Parallele mit unseren Maßnahmen.

**) Wahrscheinlich handelt es sich um die Trocknung auf den beiden bei Neufundland gelegenen französischen Inseln St. Pierre und Miquelon.

***) Die Ausrüstungsprämien und Fangprämien (im Jahre 1910 = 4 383 148 ℳ) zahlt nicht das Marineministerium, dem sonst die Sorge für die Seefischerei zufällt, sondern das Handelsministerium. — Es ist nicht vorgesehen, daß der Ertrag aus bestimmten Zöllen gedeckt wird.

Deutschland.

1751. Preußen unterstützt in dem neu erworbenen Ostfriesland den Salzheringsfang in der Nordsee durch Zölle und direkte Geldzuwendungen. — Aus dieser Zeit stammt der in Deutschland noch bestehende Zoll von 3 ℳ für ein Faß Salzhering von 150 kg brutto.

1878 Preußen gewährt einer Heringsfanggesellschaft der Nordsee ein zinsfreies Darlehn von 150 000 ℳ und geht auch sonst mit Unterstützung der Seefischerei vor.

1886. Reichsmittel zur Hebung des Gewerbes werden verfügbar gemacht, wie folgt:

Rechnnngsjahr	ℳ	Rechnungsjahr	ℳ
1886	100 000	1908 bis 1911 . . .	350 000
1887 bis 1897 jährlich	200 000	1912	375 000
1898 = 1906 =	400 000	1913	500 000
1907	300 000	Im ganzen	8 475 000

Die Heringsfischerei Deutschlands in der Nordsee mit Salzung an Bord.

Zur Erläuterung sollen zunächst die beiden folgenden Tafeln dienen:

Übersicht der den Heringsfischerei-Gesellschaften der Nordsee aus Reichsmitteln gezahlten Gelder.

Jahr	Beihilfen bei Neubau und Ausrüstung von Schiffen: Prämien	Betriebszuschüsse und Beihilfen	Zuschüsse zur Beschaffung von Ersatz für verlorene Netze	Zusammen
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
1886	—	30 000	—	30 000
1888	—	34 000	—	34 000
1889	—	34 000	—	34 000
1890	—	34 000	—	34 000
1891	—	34 000	—	34 000
1892	—	28 500	—	28 500
1893	—	30 000	—	30 000
1894	32 000	22 000	20 000	74 000
1895	79 000	—	20 000	99 000
1896	127 000	—	—	127 000
1897	51 000	29 000	20 000	100 000
1898	42 000	38 000	—	80 000
1899	38 000	39 000	48 000	125 000
1900	44 000	23 000	40 000	107 000
1901	16 000	6 000	110 000	132 000
1902	45 000	—	79 000	124 000
1903	58 000	—	91 000	149 000
1904	30 000	—	113 000	143 000
1905	144 000	—	224 500	368 500
1906	156 000	—	36 000	192 000
1907	96 000	—	40 000	136 000
1908	106 000	—	131 000	237 000
1909	34 000	—	118 000	152 000
1910	24 000	—	44 000	68 000
1911	66 000	—	109 500	175 500
1912	12 000	—	120 000	132 000
zusammen	1 200 000	381 500	1 364 000	2 945 500

Übersicht der in Deutschland gegründeten und noch bestehenden Heringsfischereigesellschaften der Nordsee.*)

Lfd. Nr.	Gesellschaft	Gründungsjahr	Aktienkapital ℳ	Zuwendungen vom Reich: nicht rückzahlbar ℳ	Zuwendungen vom Reich: unverzinsliche Darlehne ℳ	Zahl der Schiffe 1912	Bemerkungen
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.**)	8.
1	Nordener Fischereigenossenschaft zu Norden	1889	nicht bekannt	wahrscheinlich 39 000 (in die Gesamtsumme unten nicht eingerechnet)	15 000	2 S = 2	Ist 1896 eingegangen.
2	Emdener Heringsfischerei A. G. in Emden	1872	600 000	246 500	—	34 S = 27 H = 7	
3	Glückstädter Fischerei A. G. in Glückstadt a. E.	1893	500 000	387 000	—	22 S = 20 H = 2	
4	Fischerei A. G. „Neptun" in Emden	1895	1 000 000	279 000	20 000	28 S = 28	
5	Altonaer Heringsfischerei-Gesellschaft „Elbe" zu Altona a. E.	1895	nicht bekannt	54 000	—	4 S = 4	Ist 1900 eingegangen.
6	Bremen-Vegesacker Fischerei-Ges. in Vegesack	1895	1 500 000	476 000	—	41 S = 25 H = 16	
7	Elsflether Heringsfischerei-Ges. in Elsfleth	1897	1 000 000	281 500	—	23 S = 15 H = 8	
8	Geestemünder Herings- u. Hochseefischerei A. G. in Geestemünde	1898	750 000	187 000	50 000	12 D = 8 H = 4	
9	Heringsfischerei „Dollart" in Emden	1899	600 000	86 000	—	19 S = 17 H = 2	
10	Braker Heringsfischerei A. G. in Brake	1904	1 000 000	254 000	30 000	23 S = 17 H = 6	
11	„Gr. Kurfürst", Heringsfischerei A. G. in Emden	1904	1 000 000	214 000	—	21 S = 19 H = 2	
12	Fischerei A. G. „Weser" in Elsfleth	1905	660 000	31 000	—	10 S = 4 H = 6	Ist 1912 eingegangen.
13	Leerer Heringsfischerei A. G. in Leer	1905	1 000 000	260 000	40 000	14 H = 14	
14	„Visurgis", Heringsfischerei A. G. in Nordenham a. W.	1907	1 150 000	171 500	—	32 S = 9 H = 23	
15	Hochseefischerei „Bremerhaven" A. G. in Bremerhaven	1908	1 800 000	16 000	—	4 H = 3 D = 1	
	zusammen	—	12 560 000	2 943 500	140 000	283 mit Ausnahme der Schiffe der vor 1912 eingegangenen Gesellschaften	

*) Die 1913 in Bremen gegründete Gesellschaft „Brema" ist ausgelassen; sie ließ den Fang mit 12 Segelloggern mit Hilfsmotoren betreiben. Um diese 12 Schiffe ist der Bestand der Gesellschaft „Visurgis", siehe unter 14, im Jahre 1913 zurückgegangen.

**) In Spalte 7 bedeutet: S = Segellogger, H = Segellogger mit Hilfsdampfmaschine oder Hilfsmotor, D = Heringsdampfer, d. h. Dampfer mit Hilfstakelage, die im Sommer den Heringsfang, im Winter den Grundschleppnetzfang betreiben.

Mit Bezug auf diese Zahlenangaben läßt sich feststellen:

1. Von den mit Staats- bzw. Reichshilfe gegründeten Gesellschaften sind drei eingegangen, nachdem ihnen an Geldmitteln im ganzen 85 000 *M* (bzw. 85 000 + 39 000 + 15 000 *M* = 139 000 *M*) gezahlt waren.

2. 37 v. H. der Gesamtsumme der Reichsgelder zur Hebung der Seefischerei sind bis zum Jahre 1912 für die Heringsfischerei in der Nordsee hergegeben.

3. 57 v. H. der bis zum Jahre 1912 im ganzen für die Heringsfischerei in der Nordsee hergegebenen Zuschüsse sind zur Beschaffung von Ersatz für verlorene Netze gezahlt.

Es handelt sich darum, die deutsche Heringsfangflotte so zu vermehren, daß der Betrag von 35 bis 45 Mill. *M* für Salzheringe, die wir nach den Angaben der Tafel VII, unter 7 des Abschnitts I, jährlich vom Auslande beziehen, unseren Betrieben zufällt.

Um das zu erreichen, würden wir unsere Flotte um etwa 1000 Schiffe mit 15 000 Mann Besatzung zu vermehren haben.

Nach den Ausführungen in Abschnitt IV würde genau zu berechnen sein, wieviel unbedingte Vollfischer sich unter diesen 15 000 Mann befinden. Zunächst ist klar, daß dieser Teil unserer Seefischereibetriebe einen militärisch geringeren Wert als die übrigen hat, obgleich ihm die größten Unterstützungen zufließen.

Im übrigen ist zu bemerken: Dr. Herwig, Präsident des Deutschen Seefischerei-Vereins, veröffentlichte im Jahre 1897 eine Schrift über die große Heringsfischerei Deutschlands und die Mittel zu ihrer Hebung.*) Nach dieser Schrift und nach den vorstehend gemachten Angaben kommt in Frage:

a) Das bisherige Verfahren der Gewährung von Reichsunterstützungen und -darlehnen von Fall zu Fall.

b) Gewährung von:
- α) Ausrüstungsprämien,
- β) Bauprämien,
- γ) Mannschaftsprämien,
- δ) Faßprämien

c) Erhöhung des bestehenden Schutzzolles von 3 *M* für das Faß von 150 kg brutto.

Zu a: Das bisherige Verfahren der Gewährung von Reichsunterstützungen und -darlehnen von Fall zu Fall.

Reichsgelder wurden von den Fanggesellschaften durch Eingaben an die Behörden erbeten. Ihre Bewilligung hing von dem Stand der verfügbaren Mittel und von der Höhe der Dividenden ab, welche die Gesellschaften ihren Aktionären gezahlt hatten. Bei Überschreitung gewisser Dividendensätze wurde die Eingabe abgelehnt Der leitende Gedanke war, zunächst Heringsfanggesellschaften überhaupt zu schaffen und die Prüfung neuer Unternehmungen nicht zu genau zu nehmen, von einer technischen

*) „Die große Heringsfischerei Deutschlands und die Mittel zu ihrer Hebung." Gutachten, erstattet dem Ausschuß des Deutschen Seefischerei-Vereins von seinem Präsidenten Dr. Herwig. „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins", Jahrgang 1897, Aprilheft, S. 109.



Prüfung und Begutachtung überhaupt abzusehen. Diese letztere war aber, wie sich zeigte, unentbehrlich. Als Maßstab für die Hergabe von Reichsgeldern müssen Gutachten dienen, welche sich auf die Bilanzen und auf eine Besichtigung und Prüfung der Bestände unter Benutzung der letzten Inventur gründen. Wäre eine solche Prüfung durch geeignete Sachverständige von Jahr zu Jahr, also vor jeder Bewilligung gemacht, so wäre voraussichtlich mancher Zuschuß an inzwischen eingegangene Gesellschaften nicht gezahlt worden.

Allgemein würde die jährliche Prüfung durch geeignete Sachverständige auch zur Bekämpfung der Netzverluste mit allen Mitteln der modernen Technik geführt haben, so daß die dafür hergegebenen Reichsgelder anderweitig verwendbar geworden wären.

Nachdem man 25 Jahre lang an dieser Art der Bewilligung der Reichsmittel von Fall zu Fall festgehalten hatte, wurde sie aufgegeben. Sie war unhaltbar an und für sich, und die Gefahr war zu groß, daß die Gelder auf diesem Wege ungerecht verteilt würden.

Zu b, α: Die Gewährung von Ausrüstungsprämien. Nachdem das Verfahren unter a versagt hat, wird eine Ausrüstungsprämie von 1000 ℳ für jeden Segellogger und von 1500 ℳ für jeden Segellogger mit Hilfsmaschine sowie für jeden Heringsdampfer für jede Fangzeit gezahlt, wenn die Gesamtsumme der Prämien zuzüglich der im Durchschnitt der letzten drei Jahre verteilten Dividenden den Betrag von 5 v. H. des Aktienkapitals nicht übersteigt. Für das Jahr 1913 sind, wenn ich richtig unterrichtet bin, 135 599 ℳ Ausrüstungsprämien gezahlt worden. Das würden 27 v. H. der für das Jahr verfügbar gewesenen Geldmittel von 500 000 ℳ sein.

Da diese Prämie nicht durch Gesetz, sondern auf dem Verwaltungswege vorgeschrieben wurde, ist sie nicht so sicher, daß sich Unternehmungen darauf gründen lassen. Sie wird gezahlt für jedes Schiff ohne Berücksichtigung seiner Größe; das kann zum Bau möglichst kleiner und billiger Schiffe verleiten. Im übrigen war diese Prämie in der festgelegten Form passender zu einer Zeit, da in Größe und Ausrüstung der Fangschiffe kaum eine Verschiedenheit bestand. Zur Zeit hängt von der Art, Güte und Größe des Schiffes und seiner Ausrüstung so viel ab, daß man sie bei der Bemessung der Prämie nicht unberücksichtigt lassen darf. Anregend und nicht einschläfernd muß die Prämie wirken, wenn sie eine Hebung des Gewerbes bewirken soll.

Zu b, β: Die Gewährung von Bauprämien. Hier ist die Mitwirkung der modernen Technik noch nötiger als bei Ausrüstungsprämien. Will man Bauprämien geben, so ist nicht zu umgehen, daß man dem besten Schiff die höchste Prämie gibt und daß man einen Wettbewerb hervorruft, indem man eine desto höhere Prämie gibt, je erfolgreicher die moderne Technik mit allen ihren Hilfsmitteln angewendet und ausgenutzt ist.*) Die aus früheren Jahrhunderten stammende Art der bedingungslosen Bauprämie paßt in unsere Zeit nicht mehr.

Aus einer modernisierten Bauprämie würde sich also ohne weiteres eine Art Baupreis, d. h. ein Wettbewerb, entwickeln. Diesen kann das Gewerbe nicht nur vertragen, sondern es hat ihn nötig, denn nur im Wettstreit wird es groß.

*) Das beste und billigste Schiff muß die Prämie erhalten.

Zu b, γ: **Die Gewährung von Mannschaftsprämien.** Wenn man eine Prämie für jeden Kopf der Besatzung an die Schiffseigner zahlt, so wird das in unserer sozialpolitisch bewegten und empfindlichen Zeit den Besatzungen gegenüber schwer durchführbar sein; sie werden einen direkten Anteil verlangen, und die Folge wird sein, daß die Heuern steigen, indem das Reich einen Teil derselben zahlt.

Nach den obigen Ausführungen ist ein großer Teil der Besatzungen unserer Heringsfangflotte der Nordsee nur bedingt Vollfischer. Eine so große seemännische und militärische Bedeutung, wie sie Dr. Herwig gerade diesen Besatzungen nachrühmt, kann ich ihnen daher nicht beimessen. Dagegen ist klar, daß man eine Mannschaftsprämie den Fischdampferbesatzungen nicht vorenthalten könnte, wenn man sie den Loggerbesatzungen bewilligte.

Diese Prämie wird also kaum ernstlich in Frage kommen.

Zu b, δ. **Die Gewährung einer Faßprämie.** Der Wunsch der Mehrzahl der Vertreter der Fanggesellschaften ging — und geht voraussichtlich noch — auf Gewährung einer Prämie von 1 bis 3 *M* für jedes Faß Salzhering, der von ihren Schiffen auf See gefangen, gesalzen und in Deutschland angelandet wird. Je mehr ein Schiff oder eine Flotte fängt und anlandet, desto höher ist die Prämie. Darin liegt ein gewisser Wettbewerb, also ein gesunder Gedanke.

Mit der Faßprämie würde die Regierung ein solches Interesse für den Inhalt der Fässer bekunden, daß sie den Heringsbrand, ohne den in Schottland die Faßprämie nicht durchzuhalten war, kaum umgehen könnte. Dadurch würde eine Reihe von Verwaltungsschwierigkeiten entstehen, auf die wir in Deutschland zunächst nicht eingerichtet sind. — Will man überhaupt Prämien (ich nehme hier wie überall an, daß es sich um gesetzlich festgelegte handelt) einführen, so verdient die Faßprämie vielleicht am meisten Beachtung.

Zu c). **Erhöhung des Schutzzolles von 3 *M* für das Faß von 150 kg brutto.** Dr. Herwig schlägt in seiner Schrift einen Schutzzoll von 9 *M* für das Faß vor, der für die Übergangszeit durch eine Ausrüstungsprämie, die aus den eingehenden Zöllen zu zahlen wäre, ergänzt werden soll.

Ich bin der Ansicht, daß bei Abfassung seiner hier und sonst oft erwähnten Schrift die Geschichte der Seefischerei und die Seefischereitechnik nicht hinreichend berücksichtigt worden sind.

Ich kann dem Verfasser außerdem in vielen seiner Ausführungen nicht zustimmen. Unter anderem bin ich nicht der Ansicht, daß die Heringspreise in Deutschland nur um den Betrag des Zolles nach dessen Einführung ohne weiteres wachsen. Es ist ferner möglich, daß der Zoll durch die Preisschwankungen, welche sich zwischen 20 und 48 *M* für das Faß Landpackung bewegen können, verdeckt wird und daß der Wettbewerb der durch soziale Lasten weniger beanspruchten Briten, Norweger und Schweden sich auf unseren Märkten gegen den Zoll behauptet, wenn diese ihre Rührigkeit und Leistungsfähigkeit den Zollschwierigkeiten gegenüber erheblich steigern. Ein beweisendes Beispiel für diese Möglichkeit ist, daß in Frankreich trotz der Schutzzölle im Jahre 1911 mehr Ölsardinen aus Spanien eingeführt wurden, als Frankreich ausführte. Die französischen Betriebe waren so veraltet, daß das Ausland auch diese Schutzzölle besiegte.

Ich glaube ferner, daß der Zwischenhandel aus der Einführung des gesteigerten Zolles Nutzen ziehen würde. Er wird nämlich nicht nachrechnen, um wieviel der Preis des Herings durch die Zollsteigerung erhöht wird, sondern er wird ohne weitere Berechnung eine runde Summe aufschlagen. — Kurz nach dem Erscheinen der Schrift von Dr. Herwig verhandelte der Deutsche Reichstag über die Steigerung des Salzheringszolles. Der Abgeordnete Rickert führte an, daß in seiner westpreußischen Heimat arme Leute zu ihren Kartoffeln Salzheringslake essen, wenn sie den Hering nicht bezahlen können, und daß er deshalb nicht nur gegen die Steigerung, sondern für den Fortfall des bestehenden Zolles von 3 M für das Faß sei. Dieser Vorschlag wurde einstimmig angenommen; nur mit großer Mühe gelang es dann, den Zoll von 3 M für das Faß wieder zu erlangen.

Hier steht also unter Umständen zur Frage:

> Soll den armen Leuten ein wichtiges Nahrungsmittel verteuert werden, oder soll ein beträchtlicher Betrieb der deutschen Seefischerei zugrunde gehen?

Ist man fest überzeugt, daß die Erhöhung des Zolles auf 9 M für das Faß das einzige und beste Mittel zur Hebung der deutschen Heringsfischerei in der Nordsee ist, so muß dies viel bestimmter und deutlicher nachgewiesen werden, als es von Dr. Herwig geschehen ist.

Strebt man diese Erhöhung an oder hält man andere Mittel für besser, so war es unter allen Umständen nicht richtig, die Frage seit 1897 ruhen zu lassen. Alle zur Erreichung des Zwecks gangbaren Wege mußten studiert und in einer für Reichstag, Behörden und Interessenten bestimmten Schrift klargelegt werden.

In dieser Schrift, deren baldige Herstellung und Verbreitung dringend ist, muß über allen anderen Erwägungen der Gedanke vorherrschen:

> Welche Anstrengungen haben wir zu machen, und welche Maßnahmen haben wir zu treffen, um durch Einführung der modernen Technik in das Gewerbe unsere ausländischen Wettbewerber ohne Prämien und Zölle zu besiegen?

Sollten sich alle anderen Wege als ungangbar erweisen, dann wird vielleicht auch die Zollerhöhung zu haben sein; ohne weiteres fällt sie dem Gewerbe sicher nicht in den Schoß.

Der Grundschleppnetzfang mit Fischdampfern.

Aus Tafel VII unter 7 des Abschnitts I ergibt sich:

Jahr	Wert der von deutschen Schiffen usw. gefangenen und in Deutschland angelandeten Fänge an Seetieren ohne Salzhering M	Wert der in Deutschland eingeführten und verzehrten, aber nicht von deutschen Schiffen gefangenen und angelandeten Seetiere ohne Salzhering M
1910	25 308 143	88 136 000
1911	26 863 004	91 742 000
1912	32 974 208	105 962 000.

Es hat also zugenommen:

a) der Wert der deutschen Fänge in zwei Jahren um 7 666 065 *M*,

b) der Wert der Einfuhr in derselben Zeit um 17 826 000 *M*.

Die Zunahme des Wertes der Einfuhr übersteigt diejenige des Wertes der deutschen Anlandungen um 231 v. H.

Von dem erwähnten Wert der deutschen Anlandungen entfallen auf die Nordsee:

1910	17 447 153 *M*,
1911	18 613 039 „
1912	22 392 039 „

Der Wert der Anlandungen in der Nordsee ist also in zwei Jahren um 4 944 886 *M* vermehrt.

Diese Vermehrung wird in der Hauptsache auf die Fänge der deutschen Fischdampfer entfallen, welche sie in den Auktionen zu Hamburg, Altona, Cuxhaven, Geestemünde und Bremerhaven für die Versteigerung anzulanden pflegen.

Nach den Angaben in Abschnitt III besteht nach einem Rückgang der Zahl der deutschen Fischdampfer von 1909 bis 1911 eine schnelle Zunahme, die mit der Zahl 260 im Jahre 1913 noch nicht ihren Höhepunkt erreicht hat. Derartige Schwankungen finden sich auf allen Gebieten unseres Wirtschaftslebens. Wie der jetzige Aufschwung weiter verläuft, wird abzuwarten sein.

Von 1910 bis 1912 ist die Zahl der Dampfer um 13 mit etwa 143 Mann Gesamtbesatzung gestiegen. Von 1907 bis 1912 ist sie aber um 11 Schiffe mit etwa 121 Mann Besatzung zurückgegangen.

Hierdurch allein ist nicht erklärt, weshalb der Seefischerersatz der Kaiserlichen Marine von 1907 bis 1912 zurückging.

Einen wesentlichen Einfluß auf die erwähnte Vermehrung des Wertes der deutschen Anlandungen in den deutschen Nordseehäfen werden die Bestrebungen und Arbeiten zur Verbreitung der Seefischnahrung bewirkt haben, welche unter Leitung und Mitwirkung des Deutschen Seefischerei-Vereins seit dem Jahre 1907 geleistet wurden.*) Die erfreulichen Ergebnisse auf diesem Gebiet führen aber doch zu folgenden Fragen:

a) Kommt die größere Verbreitung der Fischnahrung nicht in weit stärkerem Maße den Besitzern der Fischdampferflotte als dem Kleinbetrieb zugute?

b) Arbeitet man bei dieser Verbreitung nicht häufig mehr für ausländische Fischer und Händler als für unsere Fangindustrie, mit Rücksicht auf die in Tafel VII unter 7 des Abschnitts I angegebene große Einfuhr?

c) Kann durch diese Arbeit der erwähnte Rückgang des Marineersatzes ausgeglichen werden?

Der bekannte Volkswirtschaftler Richard Calwer machte im Jahre 1911 auf einige Übelstände der Verbreitung der Seefischnahrung aufmerksam.**) Seine Aus-

*) „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins": Jahrgang 1909 Heft 1, 1910 Heft 8, 1911 Heft 10, 1912 Heft 10/11.

**) „Eine verfehlte Notstandsaktion" in der Zeitschrift: „Die Konjunktur", Wochenschrift für Kapital und Arbeit. III. Jahrgang, Heft 5, S. 52.

führungen gipfeln darin, daß die hier in Rede stehenden Bestrebungen, wie sie im Jahre 1911 für Berlin bestanden, nur einigen Großreedereien Nutzen brachten. Die von Calwer vorgebrachten Gesichtspunkte sind aber auch allgemein sehr beachtenswert.

Die Wirkung, welche die Arbeiten zur Verbreitung der Seefischnahrung auf den Kleinbetrieb ausgeübt haben, läßt sich im übrigen durch folgende kurze Tatsachen beleuchten:

Sommer 1911: In Kiel wird geschlachteter und geeister Nordseefisch durch öffentlichen Ausruf auf der Straße zum Verkauf angeboten, während eine ganze Zahl schleswig-holsteinischer Seefischer mit voller Ladung lebender Ostseefische im Hafen liegt, ohne die Fänge absetzen zu können. — Auch wenn dieser Nordseefisch nicht von ausländischen Fischern gefangen und als Handelsware eingeführt ist, so kann er Wochen alt, er kann unter Island, in der Nordsee, aber auch im Kattegat gefangen sein. Trifft das letztere zu, so macht der Fischdampfer einen Weg*) nach den Fanggründen:

durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal**) von . . 270 sm = 486 km,
um Skagen . . . . 490 sm = 882 km

und zurück.

Darauf werden die Fische angelandet und machen mit der Eisenbahn den Weg von 112 km nach Kiel.

Wäre es nicht richtiger, in eine Arbeit und in Bestrebungen dafür einzutreten, daß es den Kieler Fischern, die nur 180 sm = 333 km von dem angegebenen Fanggrund entfernt sind, möglich wird, mit ihren Fahrzeugen im Kattegat zu fangen und die Fische dann in Kiel frischer, besser und billiger an den Markt zu bringen, als es auf dem Wege über Hamburg geschehen kann?

Frühjahr und Sommer 1912: In den Hotels zu Memel, Danzig, Binz, Saßnitz, Lübeck usw. steht „frischer", d. h. vor verhältnismäßig langer Zeit gefangener, geschlachteter und geeister Nordsee-, Island- oder Barentseefisch auf der Speisekarte, während lebendfrischer Ostseefisch am Ort angeboten wird. Der Nordseefisch kann auch hier von ausländischen Seefischern auf den erwähnten oder noch anderen Gründen gefangen, im Auslande angelandet und dann als Handelsware nach Deutschland eingeführt sein.

Es ergibt sich also, daß man in den großen Ostsee-Hafenstädten für die Verbreitung der Nordseefischnahrung arbeitet.

Dagegen ist einzuwenden:

a) Unsere Ostseefischer können ihre Heimatsorte nebst Umgegend in der Regel mit lebend frischen Seefischen aus ihren Fängen versorgen.

b) Soweit sie dies jetzt und in der Folge nicht können und soweit in ihren Heimatsorten und Umgegend frische Nordseefische verlangt werden, sollte man ihnen dazu helfen, daß sie ihre Fangreisen bis in die Nordsee ausdehnen, damit sie die Versorgung ihrer Heimatsgegend auch mit Nordseefisch unmittelbar besorgen.

*) Als Aus- und Einlaufhafen ist Hamburg oder Altona angenommen.

**) Kanalgebühr und Eisenbahnfracht zahlt der Kieler Käufer also neben den anderen Kosten; er erhält alten Nordseefisch, während er frischen Ostseefisch billig kaufen konnte.



c) Hält man an dem Grundsatz unter b fest, so entwickelt sich die Ostseefischerei ins Große, und die Versorgung des ganzen ostdeutschen Hinterlandes mit frischem Seefisch fällt den Ostseehäfen zu. Dadurch nehmen das Seefischereigewerbe und mit ihm der seemännische Geist an der Ostsee einen mächtigen Aufschwung. Den deutschen Nordseefischmärkten an der Unterelbe und Unterweser wird allerdings das Monopol auf die Binnenseefischmärkte geschmälert.

Wenn man sich von solchen Gesichtspunkten leiten läßt, wird man nicht nur dem Rückgang des Seefischerersatzes der Marine vorbeugen, sondern den Weg zu seiner stetigen Vermehrung anbahnen. Weite Voraussicht, sorgfältige Beobachtung der heraufkommenden Forderungen, enge Verbindung mit den schaffenden Stellen an den Küsten und emsige Arbeit sind auch auf diesem Gebiet nötig.

Schließlich läßt sich die Frage nicht vermeiden, ob sich gegenüber der Unterstützung der Heringsfischerei in der Nordsee mit Reichsgeldern eine Unterstützung der Fischdampferbetriebe dauernd umgehen läßt. Schon der in Abschnitt III erwähnte Übergangsbetrieb weist auf Erwägungen nach dieser Richtung hin, während bereits nach den in demselben Abschnitt gemachten Angaben Schiffe vorhanden sind, welche zu einer Jahreszeit Grundschleppnetzfänger, zu einer anderen Treibnetzfänger, also Heringsfangschiffe sind.

Die Frage der Einführung eines Zolles auf frische Fische wird der großen Einfuhr gegenüber endlich auf der Tagesordnung bleiben, und zwar desto mehr, je mehr auf die Erhöhung des Zolles auf Salzhering hingearbeitet wird.

Das nächste und beste Mittel, die Einfuhr aus dem Auslande entbehrlich zu machen, war seit langem und ist noch die Anspannung aller Mittel und Kräfte der modernen Technik für unsere Betriebe.

Der Kleinbetrieb.

Nach Tafel VII unter 7 des Abschnitts I wurden in der Ostsee an Fängen, welche von deutschen Fahrzeugen usw. gemacht waren, angelandet

1910	für	7 860 990 ℳ
1911	„	8 249 965 „
1912	„	10 582 149 „

Der Wert der Anlandungen ist also in zwei Jahren um 2 721 159 ℳ gestiegen.

Wenn anderseits der Seefischerersatz der Marine zurückgegangen ist, so wird eine Klärung dringend nötig.

Unsere Seefischereifangstatistik ist noch neu, sie wurde erst mit der Seefischerei-Zollordnung im Jahre 1906 wirksam. Es besteht also die Möglichkeit, daß in den ersten Jahren nicht alle Fänge so genau erfaßt sind, wie dies durch die größere Übung des Personals später möglich war, daß also tatsächlich die Zunahme der Fänge nicht so groß ist, wie die bisherige Statistik angibt. Wie dem auch sei; es besteht die Notwendigkeit, die Gründe des Rückganges des Marineersatzes genau festzustellen und erst demnächst zu ermitteln, welchen Einfluß die Steigerung der Menge und des Wertes der Anlandungen auf die wirtschaftliche Lage der Seefischer gehabt hat.

In den Abschnitten I und III ist auf die große Unzuverlässigkeit aller Angaben über die Zahl:

a) nicht registrierter Fahrzeuge usw.,
b) der Seefischer

hingewiesen. Eine umgehende genaue Zählung der im Haupt- und Nebenberuf beschäftigten Fischer ist jetzt — und ihre Wiederholung von Jahr zu Jahr — ebenso dringend nötig wie einfach. Sie ist der erste Schritt auf dem Wege zur Feststellung der Gründe des Rückganges des Marineersatzes. Die Wichtigkeit dieser Arbeit, ihre Unaufschiebbarkeit ist so dringend, daß weitere Beweise nicht nötig sind.

Manche Anzeichen sprechen dafür, daß der Rückgang in der Zahl der Fischer hauptsächlich in dem Kleinbetrieb stattfindet. Es wird daher angebracht sein, auch hier den Gründen dafür näherzutreten und gleichzeitig Wege zur erfolgreichen dauernden Hebung der Mehrzahl der Kleinbetriebe zu finden.

In Frage kommen zunächst:

1. Die Festsetzung und Bekanntgabe der Bedingungen, unter denen Reichsdarlehne gegeben werden,
2. der Bau von Seefischereihäfen,
3. die Gründung von Seefischeransiedlungen,
4. Belehrung der Fischer über die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit der Ausdehnung ihrer Fangreisen und über die Einführung neuer Betriebe,
5. Mittel zur Erhaltung und zur Verwertung der Massenfänge von Hering und Sprott in der Ostsee.

Zu 1. Die Festsetzung und Bekanntgabe der Bedingungen, unter denen Reichsdarlehne hergegeben werden. — Wie früher erwähnt, ist die Mehrzahl der nordeuropäischen Staaten zur Hebung des Kleinbetriebes durch Gewährung von Staatsdarlehnen übergegangen. Die nach der Richtung hin entstandene Bewegung scheint noch im Wachsen begriffen zu sein.

Während andere Staaten ohne Ausnahme eine Verzinsung der Darlehne verlangen, gewährt Deutschland Zinsfreiheit.

Aus Reichsmitteln werden an Kleinfischer*) zinsfreie Darlehne, hauptsächlich zur Beschaffung von Fahrzeugen und Booten mit Motor oder von Motoren für Fahrzeuge und Boote, bewilligt, und zwar bisher in der Regel bis zu drei Viertel der entstehenden Gesamtkosten.

Eine einfache und klare Bestimmung darüber, bis zu welchem Betrage und unter welchen Bedingungen Darlehne erlangt werden können, ist dringend geboten. Diese Bestimmung muß vor allem den Seefischereibeamten und -Behörden, den Seefischern, den Bootsbauern und den Motorfabriken bekannt sein. Welche Schwierigkeiten, Unzuträglichkeiten und Verluste für unsere Kleinfischer durch das Fehlen einer solchen Reichsdarlehnsordnung entstanden sind und noch täglich entstehen, wissen nur Eingeweihte.

Sobald man diese Arbeit angreift, wird man von selbst zu der Überzeugung kommen, daß neben den Bedingungen der Darlehnsgewährung an und für sich viele

*) Ich halte die auf S. 401 angegebene Bewilligung von Darlehnen an Heringsfischereigesellschaften der Nordsee für eine Ausnahme.



Einzelheiten zu regeln sind. Von diesen will ich nur eine anführen. In vielen Fällen wurde bisher und wird voraussichtlich in der Folge die Darlehnsbewilligung an die Bedingung geknüpft, daß das Fahrzeug, für welches die Bewilligung erfolgen soll, nach dem Flaggenrechtgesetz registriert wird, damit das Darlehn als Hypothek in das Schiffsregister eingetragen werden kann. Der Registrierung muß die Vermessung des Schiffes vorangehen. Diese und die Registrierung machen dem einfachen Seefischer so erhebliche Schwierigkeiten und — wegen gebotener Heranziehung eines Rechtsbeistandes — so hohe Kosten, daß eine Vereinfachung des Verfahrens angezeigt zu sein scheint. Vermessung und Registrierung für die Kleinbetriebe sollte man wesentlich vereinfachen und in die Hand der Ortsbehörden legen.*) Damit könnte man die jährlich nötige Zählung der Fahrzeuge, Boote und der Seefischer verbinden. Aus den Angaben zu Tafel III, Abschnitt I geht hervor, daß ein solches Verfahren in Dänemark seit dem Jahre 1908 mit Erfolg in Anwendung ist. Auch für Großbritannien und Irland ist die Registrierung der Seefischereifahrzeuge besonders geregelt.**)

Die verhältnismäßig geringe Küstenentwicklung Deutschlands, die Wichtigkeit der Seefischerei für unsere Seegeltung und die Organisation unserer Seemacht weisen überzeugend dem festgestellten Rückgang des Marineersatzes gegenüber auf die Frage hin, ob man dem Seefischer, wenn er von dem Dienst unter der Kriegsflagge in seine Heimat zurückkehrt und eine Familie gründet, nicht auch ein Darlehn auf ein Haus geben soll.

Andere europäische Seestaaten, welche Darlehne an Seefischer geben, veröffentlichen jährlich den Stand der Darlehnsrückzahlungen. Eine derartige Veröffentlichung ist belehrend für alle bei der Darlehnsgewährung beteiligten Beamten und Behörden; sie würde das Interesse der Fischer daran steigern und eine Kritik herausfordern, welche dem Gewerbe auf die Dauer nur nützen könnte. Anderseits kann bei der Zentralstelle für die Darlehnsbewilligungen ein Interesse an der Geheimhaltung der Darlehnsrückzahllisten kaum bestehen.

Zu 2: Der Bau von Seefischereihäfen. Mit Einführung des Motors ist die Größe der Fahrzeuge und Boote des Kleinbetriebes erheblich gewachsen, die Fischerei vom offenen Strand aus ist schwieriger geworden. Dadurch wird der Bau von Seefischereihäfen an den deutschen Küsten noch dringender, als er zuvor war.***)

In Schweden arbeitet seit 1903 eine Kommission von Fachleuten an der Frage des Baues von Fischereihäfen. Für die Vorarbeiten wurden 22 400 ℳ bewilligt. Man besuchte 177 Hafenstellen. Der Bau von 79 Häfen wurde vorgeschlagen. Der auf 12 Jahre Dauer bemessene Bau von 24 Häfen ist beschlossen und in Ausführung.

*) Für die Vermessung gilt die vom Reichskanzler am 1. März 1895 erlassene Schiffsvermessungsordnung. Reichsgesetzblatt für 1895, Seite 153 und 160.

**) Das gilt ausdrücklich für den Kleinbetrieb. Für den Großbetrieb ist an der Unterelbe, Unterweser und Unterems an Seefischereihäfen kein Mangel.

***) Merchant Shipping Act 1894; Sea Fisheries Act 1868 and 1883.



Dänemark hat seit 1864 ununterbrochen für den Bau von Seefischereihäfen gesorgt und sorgt dauernd weiter, denn am 29. Januar 1914 hat der dänische Fischereiverein eine Eingabe an Regierung und Reichstag gerichtet, in welcher der Neubau von drei Fischereihäfen und der Ausbau eines weiteren Hafens an der Westküste von Jütland gefordert werden, weil von dem Gesamtwert der jährlichen Ausbeute aus der Nordsee, = 245 Mill. ℳ, nur 1½ v. H. auf Dänemark entfällt.

Einige bestimmte Angaben werden die Lage an unseren Küsten klarer machen:

a) Von der Seeküste der Kurischen Nehrung aus kann sich eine Seefischerei ohne Hafen nicht entwickeln, obgleich die Fischer hinaus wollen.

b) Bei Neukuhnen an der Samlandküste ist seit länger als einem Jahrzehnt ein Seefischereihafen im Bau. Am Ort sind Seefischer nicht heimisch. Die Fischer in dem 12 sm = 21,6 km von Neukuhnen liegenden Dorfe Cranz bitten dringend um einen Hafen.

c) Im Jahre 1908 bitten die Fischer zu Brösen, Glettkau und Zoppot an der Danziger Bucht um einen Seefischereihafen. Ihre Kutter stehen im Sommer in den Dünen und verspaken, nachdem sie mit großer Mühe aufgeschleppt sind, oder sie liegen im Festungsgraben von Weichselmünde unter Aufsicht eines Wallmeisters, jedoch nicht abgabenfrei. Der Weg dorthin ist eine Meile weit. Die Gemeinde Zoppot entschloß sich zu dem Bau eines Seefischereihafens bei Karlickau mit Gründung einer Seefischereiansiedlung, um die Fischer von den Badegästen zu trennen. Hier war auch ein Unterkommen für die Brösener und Glettkauer Fischer möglich. Der Bau kommt nicht zustande, weil die Gemeinde allein nicht die nötigen Mittel aufbringen kann.

d) In Saßnitz ist aus dem Seefischereihafen ein Fährhafen geworden. Die Fischerfahrzeuge haben zwar noch Platz, es fehlen aber Netztrockenplätze.

e) Der zu Lohme auf Rügen in neuerer Zeit gebaute Seefischereihafen ist verkrautet und unbrauchbar.

f) Um den Bau eines Seefischereihafens bei Prerow auf dem Darß wird seit Jahrzehnten gebeten. Die Seefischer sind inzwischen bis auf einen kleinen Rest verzogen.

g) Zu Schönbergerstrand und zu Stein im östlichen Holstein bitten die Fischer wieder und wieder um Anlegung eines Hafens zum Schutze ihrer Fahrzeuge und Betriebe.

h) Der Hafen von Laboe an der Kieler Föhrde muß im Interesse der Seefischerei vergrößert werden. Die Netztrocken- und Arbeitsplätze der Fischer haben hinter den Interessen der Badegäste zurückstehen müssen; die Netze müssen binnenlands getrocknet werden. Seit Jahren wird um Abhilfe gebeten.

i) In Eckernförde wird der Handelshafen als Seefischereihafen benutzt. Die Fahrzeuge und Boote liegen zu eng und bei auflandigen Stürmen nicht sicher genug. Die Netztrocken- und Arbeitsplätze liegen weit binnenlands. Die Bitten um den Bau eines Fischereihafens sind seit vielen Jahren wiederholt.

k) Der früher bei Mummark auf Alsen vordem beabsichtigte Bau eines Fischereihafens scheint aufgegeben zu sein.



l) Die Absicht, zwischen den nordfriesischen Inseln der Nordsee und der Festlandsküste einen Fischereihafen zu bauen, bestand vor Jahrzehnten, ist aber nicht bis zum Projekt gediehen.

m) Einem Antrage auf Ausbau des Tönninger Hafens zum Fischereihafen im Jahre 1907 ist nicht Folge gegeben.

n) In Büsum ist das Außentief des Entwässerungssiels zu einer Art Hafen ausgebildet. Die Anlage ist zu klein für die anwachsende Krabbenfangflotte; die Fahrzeuge und Boote sind im Hafen durch Eisdruck im Winter und durch auflandige Stürme direkt gefährdet. Die Bitten um die Ausgestaltung der Anlage zu einem ordentlichen Hafen sind seit Jahren wieder und wieder vorgebracht.

Die angeführten Beispiele sollen nur zeigen, daß tatsächlich eine Menge von Wünschen und Gesuchen vorliegt. Weshalb ihnen nicht entsprochen worden ist, kann im einzelnen hier nicht untersucht, kann auch ohne weiteres wohl nicht restlos überblickt und beurteilt werden.

Der Bau eines Seefischereihafens muß bekanntlich durch eine Denkschrift eingeleitet werden, welche vom seemännischen und seefischerei-technischen Standpunkte aus das Bedürfnis nachweist. Diese Schrift muß den Hafenbaubehörden und den Ministerien als Grundlage dienen. Andernfalls scheitert die Ausführung schon im Entstehen. Allgemein ist bereits bei der Abfassung solcher Denkschriften zu berücksichtigen, daß die Fischer für ihren Betrieb ausreichende Trocken- und Arbeitsplätze dicht am Hafen und eine mit modernen Aufschleppvorrichtungen für ihre immer schwerer werdenden Fahrzeuge versehene Helling am Hafen dringend gebrauchen.

Die Gründung von Seefischeransiedelungen.

Am Schlusse seines Werkes über „Aktive maritime Berufstätigkeiten der Mecklenburgischen Küstenbevölkerung"*) regt Dr. Hellmut Sköllin die Ansiedlung von Fischern in geeigneten ländlichen Küstengebieten an. Daß eine derartige Ansiedlung an vielen Stellen der deutschen Küsten schon jetzt erwünscht ist, nehme ich zwar an, glaube aber, daß zunächst die viel verbreitete Ansicht bekämpft werden sollte, nach welcher unsere Seefischerei unter dem heutigen Seebadeverkehr leide und *leiden müsse*. An vielen Orten, z. B. in Stolpmünde, Rügenwaldermünde, Kolberg, Osternothhafen bei Swinemünde und Büsum, blüht das Gewerbe *nicht trotz*, *sondern wegen* des Seebadeverkehrs, weil dieser lohnendere Verwertung der Fänge ergibt. Wo die Seefischerei unter dem Fremdenverkehr leidet, da fehlt es fast ohne Ausnahme an Hafenanlagen und an der nötigen Vorsorge. Den Gemeindevorstehern liegt vielfach das Wohl der Badegäste mehr am Herzen als das der Fischer. Das Mittel, welches man in Zoppot anwenden will, indem man die zu nahe Berührung der Fischer mit dem Badeleben durch ihre Ansiedlung neben dem Ort abschneidet, kann sich auch anderweitig als wirksam erweisen; ein ähnliches Verhältnis besteht z. B. zu Cranz an der Ostsee, dort fehlt nach der Angabe unter b) ebenfalls der Hafen. Erfolgreich ist auch die 1896 mit Aufwendung von 60 000 ℳ aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds zu Nickelswalde in Westpreußen an der neuen Weichselmündung ge-

*) Das Werk ist in Jena von Gustav Fischer im Jahre 1905 verlegt, mit einem Geleitwort von Richard Ehrenberg, Professor der Universität Rostock.



gründete Seefischeransiedlung. Dort wurde ein Zehntel des Hauswertes als Bauprämie gewährt, der Rest der Hausbausumme mit 3 v. H. verzinst. Leider ist die neue Weichselmündung selbst für Boote schwer passierbar, die Lage der Ansiedlung dem Hafen gegenüber also verfehlt.

Die Gründung von Seefischeransiedlungen ist ein weites Gebiet für fruchtbare Betätigung und für Bekämpfung von Vorurteilen.

Belehrung der Fischer über die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit der Ausdehnung ihrer Fangreisen und zur Einführung neuer Betriebe.

Was die Seefischerschulen*) den Fischern bieten, genügt in mancher Hinsicht nicht mehr. Es gilt, sie schon jetzt auf kommende Forderungen hinzuweisen.

Auch wenn man in absehbarer Zeit Schon- und Schutzmaßnahmen für gewisse Fischarten in der Ost- und Nordsee durch internationale Vereinbarung eingeführt hat, müssen unsere Fischer durchhalten. Selbst die Kleinbetriebe müssen noch weiter als bisher über See hinaus. Vielfache Möglichkeiten bieten sich unseren Ostseefischern schon im Kattegat, wo die Schweden in neuester Zeit den Heringsfang mit dem Beutelnetz auf hoher See mit Erfolg betreiben. Auf Neuerungen und Erfolge dieser Art hinzuweisen, gehört zu den Aufgaben der Schulen. Alle größeren Unternehmungen in dieser Richtung weisen von selbst auf den genossenschaftlichen Zusammenschluß hin, der sich auch anderweitig mit Nutzen verwenden lassen wird. Man muß die Seefischer aber erst dazu erziehen und mit Vorsicht zu Werke gehen.

An Wünschen zur Erweiterung der Kenntnisse, zur Erlernung und Anwendung fremder Betriebe und Fangarten fehlt es unter unseren Seefischern nicht. Hier entgegenzukommen, anregend und fördernd zu wirken, ist ebenfalls Aufgabe der Schulen. Treten durch diese Anregung Gesuche um Beihilfen zu Belehrungs- und Ausbildungszwecken heran, so werden die Stellen, welche über die Reichs- und Staatsmittel zur Hebung des Gewerbes verfügen, kaum ein dankbareres Feld für Verwendung der öffentlichen Gelder finden. Vielgestaltig wie das Gewerbe selbst sind die Aufgaben, welche hier der Lösung harren.

Mittel zur Erhaltung der Massenfänge von Hering und Sprott in der Ostsee.

Plötzlich und in großen Schwärmen treten oft Hering und Sprott in der Ostsee auf. Ort und Zeit dieses Erscheinens der Fische sind nicht regelmäßig. Die von den Fischern gefangenen Mengen sind häufig so groß, daß der Absatz zu Nahrungszwecken versagt und daß man die Fänge als Dünger verwenden muß Hier ist ein wichtiger und dankbarer Zweig der Arbeit zur Verbreitung der Seefischnahrung. Erfolge lassen sich aber nur durch sorgfältige Vorbereitung des Absatzes oder durch Erhaltung der Fänge auf künstlichem Wege bis zum Eintritt neuer Nachfrage zu Nahrungszwecken erreichen. Diese Forderung ist weder leicht noch einfach erfüllbar; sie muß im Interesse des Gewerbes aber gestellt werden.

*) Festschrift „25 Jahre im Dienste der Seefischerei usw." von Prof. Dr. H. Henking, Generalsekretär, S. 93: Die Seefischereischulen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Berlin, Verlag von Otto Selle, 1910, und „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins", Jahrgang 1911, Heft 2, Jahrgang 1912, Heft 8, Jahrgang 1913, Heft 9.



Welche Schwierigkeiten sich heute noch der weiteren Verbreitung der Seefischnahrung als Volksnahrung entgegenstellen, zeigt folgendes Beispiel.

In einem Berliner Speisehaus für kleine Leute kosteten im Herbst 1913 nach der Speisekarte:

Löffelerbsen mit Speck und Kartoffeln gekocht, eine Terrine, haltend 2½ tiefe Teller . . . . 30 Pfg.

Ganzer Schellfisch, gebacken, mit 2 Kartoffelstücken, Fisch 21 cm lang, 5 cm breit, mager und trocken . . . . 50 "

Kabeljau mit Butter, 2 Viertelstücke einer Kartoffel dazu, Größe der Fischportion der Kartoffelportion entsprechend . . . . 50 "

Arbeiter und Arbeiterinnen, junge Männer und Mädchen, die hart arbeiten und sich billig sättigen wollen, bestellen Löffelerbsen, nicht Fisch.

Für die Verbreitung der Fischnahrung gibt es also noch anderen Boden als die Fischkochkurse. Große und billige Fischportionen lassen sich vielleicht herstellen, wenn man die Massenfänge von Hering und Sprott schneller verwertet. Auch aus Stockfisch und Klippfisch lassen sich sehr billige und doch reichliche Gerichte herstellen. Die Großbetriebe, welche die Stock- und Klippfischbereitung begonnen haben, streben allerdings nach großem Absatz und hohen Preisen.

Die Seefischerei-Aufsichtsbeamten und -Behörden und der Deutsche Seefischerei-Verein.

Zu Beginn dieses Jahrhunderts war die staatliche Aufsicht und Mitwirkung folgendermaßen geordnet:

In den Niederlanden erhielt 1912 das Fischereikollegium*), welches 21 von der Königin ernannte Mitglieder zählt, gesteigerte Bedeutung. Die Mitglieder werden auf 5 Jahre ernannt, arbeiten im Ehrenamt und beraten über alle für das Gewerbe wichtigen Fragen. Das Kollegium kann den wissenschaftlichen Berater der Regierung und die Aufsichtsbeamten zur Mitarbeit heranziehen. Während dieser Berater schon seit langer Zeit vorhanden war, wurden Beamte: Hauptinspektor, Inspektoren, Adjunktinspektoren, Unterinspektoren und Aufseher 1912 eingesetzt. In der Errichtung dieser Beamtenstellen und in ihrer Besetzung mit tüchtigen und gut gestellten Beamten liegt der Schwerpunkt der Neuerung. Der „Jahresbericht der Fischereiinspektion 1911, betreffend den Dienst der Inspektion, die Ergebnisse der Aufsicht und den Stand der verschiedenen Zweige der Seefischerei"**) ist im September 1913 abgeschlossen und jetzt im Handel erschienen. Er ist der erste Bericht des neuen Hauptinspektors. Bis zu seiner Einsetzung erstattete das Kollegium den Bericht. Der gleiche Bericht über die Küstenfischerei steht noch aus. Der Bericht über die Seefischerei bringt in einem Band Text von 215 und in einem Band Beilagen von 231 Quartseiten ein erschöpfendes, tadellos geordnetes Material. Er stellt den Segen der Schaffung der Beamtenstellen in ein so klares

*) Das Kollegium ist nach den Angaben in Abschnitt I und III eine alte Körperschaft, die aber durch die getroffenen Maßnahmen neu belebt wird.

**) Der Bericht wird von dem Minister für Landwirtschaft, Handel und Gewerbe veröffentlicht unter dem Titel: „Jaarverslag der Visscheriiinspectie 1911, betreffende den Dienst der Inspectie, de Werking van het toezicht en den Staat der verschillende takken van visscherij."

Licht, daß man eine Nachahmung nur warm empfehlen kann. Der Bericht behandelt zunächst die Seefischereiflotte, dann die Fänge und Anlandungen, aber auch die Häfen und ihren Betrieb, alsdann die Bemannung, endlich die Versorgung der Fischer sowie ihre Unterweisung. Bemerkt sei, daß in dem von den Häfen handelnden Abschnitt auch die Hilfsgewerbe: Salzzufuhr- und Handel, Räuchereien, Schiffszimmereien, Segelmachereien, Thanereien (Tränkung der Netze mit Gerbstoffen), Trankochereien und Reepschlägereien berücksichtigt sind, und daß die Art der Behandlung des Ganzen sowie aller Einzelheiten musterhaft genannt werden können.

In Großbritannien und Irland hat das Handelsamt (Board of Trade) eine Abteilung für Fischerei- und Hafenangelegenheiten. Hier wird es sich in der Hauptsache um Vertretung der seemännischen Interessen des Gewerbes handeln.

In England und Wales sorgt die Fischereiabteilung des Landwirtschafts- und Fischereiamts für die Fischerei. Diese Abteilung besteht aus zwei Sektionen, nämlich aus einer wissenschaftlichen und einer Verwaltungssektion. Dem Chef der Abteilung, Sekretär genannt, stehen ein Sekretärassistent und ein großer Stab von Beamten zur Seite.

Durch die Seefischerei-Akte von 1888 (Sea Fisheries Regulation Act) ist die Küste in zwölf Bezirke geteilt. Jeder hat einen Fischerei-Ausschuß und Aufsichts- sowie Bureaubeamte. Lokalverordnungen (Bye-Laws) haben die Ausschüsse dem Fischereiminister (Fischereiamt) zur Genehmigung vorzulegen. Die Beamten sammeln die statistischen und anderen Angaben, welche jährlich dem Parlament mit einem Bericht vorgelegt werden, der im Buchhandel zu haben ist.

In Schottland untersteht die Fischerei dem Fischereiamt für Schottland (Fishery Board of Scotland), welches zwar dem Sekretär für Schottland untergeordnet ist, aber große, selbständige Befugnisse hat. Die sieben Mitglieder des Amts werden vom Könige ernannt.

Die Küste ist in 27 Bezirke geteilt, in welchen die angestellten Beamten: ein Generalinspektor, ein Hilfsinspektor und eine große Zahl anderer Beamten nach Anweisung des Fischereiamts tätig sind. Das Fischereiamt kann Lokalverordnungen (Bye-Laws), auch solche über die Seefischereigrenze, erlassen. Die Beamten sammeln die statistischen und anderen Angaben, welche jährlich dem Parlament mit einem Bericht vorgelegt werden und im Buchhandel zu haben sind.

In Irland liegt die Sorge für die Fischerei dem Departement für Landwirtschaft und technischen Unterricht sowie auch dem vereinigten Bezirksamt (Congested Districts Board) ob. Das Departement wirkt in den nicht vereinigten, das Amt in den vereinigten Bezirken. Ein Chefinspektor, ein wissenschaftlicher Berater und ein Inspektor sind unter den erwähnten Behörden tätig. Sie berichten jährlich an das Departement; auch dieser Bericht wird dem Parlament vorgelegt und im Buchhandel verkauft.

Die Küstenwache (Coast Guard) wirkt bei Beaufsichtigung der Seefischerei und bei dem Einsammeln der Statistik sowie anderen Materials für den Bericht mit. Die vielfache, oft auch praktische Mitarbeit des Parlaments in Seefischereisachen gereicht dem Gewerbe zu erheblichem Nutzen. Alle von Parlamentskomitees erstatteten Berichte werden veröffentlicht und im Buchhandel verkauft.

In Norwegen wurde 1901 ein aus drei Mitgliedern (Beamten) bestehendes Fischereiamt und ein Fischereirat von 17 Mitgliedern eingesetzt, die der König auf Zeit ernennt. Das Amt steht unter dem Departement des Innern, ihm sind die Beamten (Inspektoren, Agenten im Auslande usw.) unterstellt.

In Dänemark steht ein Fischereiinspektor an der Spitze der dem Landwirtschaftsminister unterstellten Fischereibeamten und -behörden. Die Kriegsmarine wirkt bei der Handhabung der Seefischereiaufsicht durch Unterweisung und Förderung der Fischer werktätig mit.

Ähnlich wie in den Niederlanden legt man der jährlichen Feststellung des Bestandes der Seefischereiflotte und ihrer Bemannung seit dem Jahre 1912 gesteigerten Wert bei. Der Fischereibericht für das Jahr 1912, gesammelt und herausgegeben auf Veranlassung des Landwirtschaftsministers von dem Fischereiinspektor umfaßt 172 Seiten Großoktav mit 68 Seiten Beilagen*). Auch hier kommt der Segen der Wirksamkeit des neu eingesetzten Inspektors in die Erscheinung.

In Schweden steht ebenfalls ein dem Landwirtschaftsminister unterstellter Inspekteur an der Spitze der Fischereibeamten und -behörden. Der unter dem Protektorat des Königs stehende Fischereibund hat über 500 zahlende Mitglieder und wird vom Staat unterstützt.

In Frankreich, wo die Fischereibeamten und -behörden unter dem Marineministerium stehen, wirken neben einem Generalinspekteur 12 Inspekteure und eine große Anzahl von Fischmeistern und anderen Beamten für das Gewerbe.

In allen diesen Staaten, besonders in Großbritannien, Dänemark und Norwegen, arbeiten Fischereivereine mit großer Mitgliederzahl für die Hebung der Seefischerei.

In Deutschland werden die Geldmittel zur Förderung des Seefischereigewerbes im Etat des Reichsamts des Innern ausgebracht. Die Kaiserliche Marine stellt die Seefischerei-Aufsichtsschiffe und unterstützt das Gewerbe in seemännischen, nautischen und technischen Angelegenheiten nach Möglichkeit.

In Preußen liegt die Sorge für die Seefischerei dem Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten ob. Der Dezernent für Moorkultur und Ansiedlungswesen bearbeitet die das ganze Fischereigewerbe angehenden Angelegenheiten mit. Daß die Seefischerei auf diese Weise nur eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle spielen kann, ist klar.

In den preußischen Küstenprovinzen entspricht die Vertretung des Gewerbes der im Landwirtschaftsministerium. Die seit 1913 von sieben auf acht vermehrten Oberfischmeister gehören der fünften Rangklasse an mit Gehältern von 3000 bis 4500 ℳ; sie sind oft mehr Polizei- als technische Beamte; auch die Stellung, welche sie nach Rang und Gehalt haben, reicht für eine erfolgreiche Arbeit zur Hebung des Gewerbes bei weitem nicht aus.

Ähnlich ist es um die Vertretung der Seefischereiinteressen in Mecklenburg und Oldenburg bestellt.

*) Das bei G. E. C. Gad in Kopenhagen in Kommission gegebene Buch hat den Titel „Fiskeri—Beretning For Aaret 1912 usw.“.



Hamburg, das bis zum Jahre 1904 keinen Seefischereibeamten hatte, ging damals mit der Schaffung von Seefischereibehörden vor. Seit 1907 hat der hamburgische Staat einen Fischereidirektor, einen Fischereiinspektor, unter denen neun technische Beamte und 11 Bureaubeamte tätig sind. Der großartige Aufschwung, den die hamburgische Seefischerei seit 1907 nahm, ist hauptsächlich dem Wirken dieser Beamten zuzuschreiben. Dabei ist zu berücksichtigen, daß im Jahr 1912 Hamburg nur etwa 1300 Preußen dagegen etwa 18 000 Seefischer hatte.

Die Stadt Altona stellte 1910, die Stadt Bremerhaven 1913 einen Fischereidirektor an.

Nicht nur gegen die hamburgischen leitenden Beamten, sondern auch gegen diese neu geschaffenen städtischen Direktoren stehen die preußischen Oberfischmeister in Rang und Gehalt zurück.

Es tritt nach allem Gesagten in vieler Hinsicht das Bedürfnis nach kräftigerer Förderung und Vermehrung der Bedeutung der deutschen Seefischerei hervor. **Der Mittelpunkt, von dem die Arbeiten, Handlungen, Unternehmungen und Anregungen nach allen Seiten hin ausgehen, fehlt aber eigentlich.** Der erste Schritt vorwärts in dieser Richtung würde durch Schaffung einer Seefischerei Inspektorstelle im preußischen Landwirtschaftsministerium nach dänischem Muster gemacht werden können.

Der unter dem Allerhöchsten Protektorat Seiner Majestät de Kaisers stehende Deutsche Seefischereiverein hat folgende

Satzungen:

§ 1. Seit dem Jahre 1885 besteht in Berlin unter dem Namen „Sektion für Küsten- und Hochseefischerei" eine Abteilung des Deutschen Fischereivereins, welche die Förderung der deutschen Seefischerei (Küsten- und Hochseefischerei), sowie der mit dieser im Zusammenhange stehenden Gewerbe bezweckt.

Diese Abteilung wird in einen selbständigen Verein mit dem Namen „Deutscher Seefischerei-Verein" umgewandelt.

Bisher nach den besonderen, zwischen dem Deutschen Fischereiverein und der Sektion für Küsten- und Hochseefischerei vereinbarten Bestimmungen verwaltet, nimmt der Verein in Gemäßheit des Beschlusses der Generalversammlung vom 29. September 1894 nachstehende Satzungen als Ver fassung an.

§ 2. Zweck des Deutschen Seefischerei-Vereins ist die Förderung der deutschen Seefischerei (Küsten- und Hochseefischerei), sowie der mit ihr im Zusammenhange stehenden Gewerbe (Fischhandel Räuchereien, Salzereien, Fabrikation von Konserven, Fischmehl, Fischdünger, Netzen und ähnlichen Industrien).

Zur Erfüllung dieses Zweckes wird der Verein seine Tätigkeit insbesondere auf folgende Einzelziele richten:

1. den staatlichen Behörden, soweit dies gefordert wird, mit Auskunft, Rat und Übernahme bestimmter Aufträge zur Hand zu gehen;
2. die persönliche Sicherheit der Seefischer zu erhöhen
   durch Beförderung der Anlage von Fischerhäfen und Schutz- und Nothäfen,
   durch Vermehrung der Seetüchtigkeit der Fahrzeuge,
   durch Einführung von Einrichtungen zur Abwendung oder Minderung der mit dem Fischerberuf zusammenhängenden Gefahren;



3. das Seefischereigewerbe zu heben
   durch Belehrung der Fischer mittels Fischerschulen, Vorträge, Ausstellungen, Mitteilungen aus den Fischereibetrieben des In- und Auslandes und ähnlicher Mittel,
   durch Verbesserung bestehender und Einführung neuer Betriebsarten,
   durch Aufsuchung und Untersuchung von Fischgründen,
   durch Erleichterung der Absatzmöglichkeit,
   durch Abstellung fischereischädlicher Mißbräuche sowie
   durch Bruteinsatz und Schutz der jungen Fische,
   durch Gründung von Versicherungskassen für Fischerfahrzeuge und Netze;
4. die soziale Stellung des Seefischerstandes durch Wohlfahrtseinrichtungen, insbesondere durch Gründung von Unterstützungskassen für Hinterbliebene von Seefischern, zu verbessern;
5. dem Fischhandel durch Beförderung von Maßregeln zur Erleichterung und Verbilligung des Fischtransportes nach dem In- und Auslande behilflich zu sein;
6. den Seefischkonsum zu verallgemeinern;
7. an der Lösung der mit der Seefischerei zusammenhängenden wissenschaftlichen Fragen mitzuarbeiten
   durch Errichtung von Beobachtungsstationen,
   durch Vornahme sonstiger örtlicher Untersuchungen,
   durch statistische Aufnahmen und
   durch ähnliche Mittel wissenschaftlicher Forschung;
8. durch eine organisierte Arbeitsteilung ein einheitliches Zusammenwirken mit den Lokalvereinen der Küste, der Biologischen Anstalt auf Helgoland und der Kieler Ministerialkommission zur Erforschung der deutschen Meere zu sichern;
9. die auf das Gebiet der Seefischerei gehörigen Beziehungen zum Ausland durch Austausch von Publikationen und sonstigen Verkehr mit Behörden und Notabilitäten zu pflegen.

§ 3. Der Deutsche Seefischerei-Verein macht es sich ferner zur Aufgabe, mit dem Deutschen Fischereiverein in denjenigen freundlichen Beziehungen zu bleiben, welche ihrer gemeinschaftlichen Vergangenheit entsprechen. Namentlich werden beide Vereine versuchen, sich bei denjenigen Arbeitszielen, deren Eigenart dies zuläßt, nach Kräften gegenseitig zu unterstützen.

§ 4. Der Deutsche Seefischerei-Verein hat seinen Sitz in Berlin.

Seine Geschäftsstelle kann durch Beschluß des Ausschusses an einen andern Ort als Berlin verlegt werden.

Das Geschäftsjahr läuft vom 1. April bis 31. März.

§ 5. Die Mittel, welche dem Verein zur Erreichung seines Zwecks zur Verfügung stehen, sind:
a) das sich gegenwärtig auf 15 668,85 ℳ belaufende Kapitalvermögen,*)
b) die Beiträge der Mitglieder,
c) die Bibliothek und die Modell- und Präparatensammlung des Vereins mit einem Anschaffungswerte von rund 10 000 ℳ,
d) die dem Verein etwa zukommenden Legate und Geschenke.

Die zinsbare Belegung von Kapitalien erfolgt gemäß § 39 der Vormundschaftsordnung vom 5. Juli 1875 (Gesetzsamml. S. 439). Soweit es sich dagegen um Darlehne zur Erreichung eines der im § 2 aufgeführten Vereinszwecke handelt, entscheidet der Ausschuß über die Bedingungen des Darlehns nach freiem Ermessen.

§ 6. Die Mitglieder des Vereins zerfallen in ordentliche Mitglieder, Ehrenmitglieder und korrespondierende Mitglieder.

Als ordentliches Mitglied kann dem Verein jede unbescholtene Person beitreten. Auch Gesellschaften, Vereine und juristische Personen können die Mitgliedschaft des Vereins erwerben.

Gesuche um Aufnahme sind an den Ausschuß zu richten. Der Ausschuß hat das Recht, Aufnahmegesuche ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

§ 7. Die ordentlichen Mitglieder sowie die Ehrenmitglieder und korrespondierenden Mitglieder haben Anspruch auf unentgeltliche Zustellung der Zeitschrift des Vereins, sowie auf Benutzung der Vereinsbibliothek nach Maßgabe der von dem Ausschuß zu erlassenden Bibliotheksordnung.

*) Zur Zeit der Gründung des Vereins im Jahre 1894.



§ 8. Die ordentlichen Mitglieder haben am Beginn des Vereinsjahres einen Jahresbeitrag zu entrichten. Der Jahresbeitrag wird durch die Generalversammlung festgesetzt. Solange nicht eine anderweitige Festsetzung erfolgt, beträgt er vom 1. April 1895 ab 6 M. Für berufsmäßige Fischer, Fischerinnungen, Fischereigenossenschaften und Gemeindevorstände von Fischerdörfern kann der Ausschuß den Jahresbeitrag ermäßigen.

Beiträge, die nicht bis zum 1. Juli eingegangen sind, können durch Postauftrag erhoben werden.

§ 9. Ehrenmitglieder und korrespondierende Mitglieder, welche zur Zahlung von Beiträgen nicht verpflichtet sind, ernennt der Ausschuß.

Die Ernennung ist der Generalversammlung bekannt zu geben.

§ 10. Der Austritt aus dem Verein kann jederzeit, jedoch unbeschadet der Pflicht zur Zahlung des fälligen Jahresbeitrages, durch schriftliche Erklärung an den Präsidenten des Vereins bewirkt werden.

Der Ausschluß eines Mitgliedes aus dem Verein kann nur erfolgen, wenn
a) es die Zahlung seines Beitrages während eines Jahres unterläßt oder
b) zu einer mit Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte verbundenen Gefängnisstrafe oder zu Zuchthaus verurteilt wird,
c) oder die Generalversammlung den Ausschluß beschließt.

In den Fällen a) und b) entscheidet der Ausschuß.

§ 11. Die Organe des Vereins sind der Ausschuß und die Generalversammlung.

§ 12 Der Ausschuß besteht aus dem Präsidenten, dessen Stellvertreter, 15 Beisitzern und dem Präsidenten des Deutschen Fischereivereins.

Der Ausschuß hat das Recht, sich durch Kooptation zu verstärken.

§ 13. Der Präsident, dessen Stellvertreter und die 15 Ausschußmitglieder (s. § 12) werden aus der Zahl der großjährigen Mitglieder von der Generalversammlung für die Dauer dreier Geschäftsjahre gewählt. Die Wahl des Ausschusses durch Zuruf ist statthaft, wenn dies in der Versammlung durch ein dem Ausschuß nicht angehöriges Mitglied beantragt wird und kein Mitglied in der Versammlung dagegen Einspruch erhebt.

Ist die Wahl durch Zuruf nicht beantragt oder ist Widerspruch erhoben worden, so muß die Wahl mittels Stimmzettel vorgenommen werden.

Als Gewählte gelten diejenigen, welche mehr als die Hälfte der abgegebenen Stimmen erhalten haben.

Ist bei der Wahl im ersten Wahlgange nicht die erforderliche Anzahl der betreffenden Ausschußmitglieder gewählt, so findet, wieder in einem gemeinsamen Wahlgange, engere Wahl unter denjenigen zwei Mitgliedern für jedes noch nicht besetzte Amt statt, welche in dem vorhergehenden Wahlgange die meisten Stimmen erhalten haben. Bei Stimmengleichheit entscheidet das von dem bisherigen Präsidenten zu ziehende Los.

Die Wiederwahl ausscheidender Ausschußmitglieder ist zulässig.

Der Präsident des Deutschen Fischereivereins kann zugleich Präsident des Deutschen Seefischerei-Vereins sein.

§ 14. Scheidet ein in der Generalversammlung gewähltes Ausschußmitglied vorzeitig aus, so wählt der Ausschuß an dessen Stelle einen Ersatzmann für den Rest der Wahlzeit.

§ 15. Der Ausschuß ist zu berufen, so oft dies die Lage der Geschäfte erfordert. Wenn drei Mitglieder des Ausschusses unter schriftlicher Begründung darauf antragen, muß die Berufung binnen drei Wochen geschehen.

Die Berufung erfolgt mittels schriftlicher, die Tagesordnung enthaltender Einladung.

Der Ausschuß ist beschlußfähig, wenn mindestens fünf Mitglieder, einschließlich des Präsidenten oder dessen Stellvertreters, anwesend sind.

Der Präsident des Deutschen Fischereivereins hat das Recht, zu den Ausschußsitzungen den Generalsekretär des Deutschen Fischereivereins abzuordnen.

Der Ausschuß entscheidet nach Stimmenmehrheit. Im Falle der Stimmengleichheit gibt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag.

Über die Verhandlungen ist vom Schriftführer oder dessen Stellvertreter ein Protokoll aufzunehmen, welches von diesem und dem Präsidenten zu vollziehen und gleich den übrigen Archivalien des Vereins aufzubewahren ist.

Der Ausschuß kann die Erledigung einzelner Angelegenheiten Sonderausschüssen übertragen, die das Recht der Kooptation haben. Die kooptierten Mitglieder müssen Mitglieder des Vereins sein.

§ 16. Der Ausschuß hat die den Generalversammlungen zu unterbreitenden Vorlagen vorzuberaten, die Beschlüsse des Vereins auszuführen und das Vereinsvermögen zu verwalten. Er entscheidet in allen der Generalversammlung des Vereins nicht vorbehaltenen Angelegenheiten und stellt die Tagesordnung für die Generalversammlung fest.

§ 17. Der Präsident und in dessen Behinderung der Stellvertreter beruft und leitet die Ausschußsitzungen und die Generalversammlungen, stellt die Tagesordnungen für die Ausschußsitzungen fest und vertritt den Verein nach außen in allen gerichtlichen und außergerichtlichen Angelegenheiten einschließlich derjenigen, zu deren Erledigung nach den Gesetzen eine Spezialvollmacht erforderlich ist.

Schriftstücke, durch welche der Verein verpflichtet werden soll, sind durch den Präsidenten und in dessen Behinderung durch den Stellvertreter desselben sowie durch ein zweites Mitglied des Ausschusses zu unterzeichnen.

Zum Ausweise der genannten Ausschußmitglieder dient eine Bescheinigung des Königlichen Polizeipräsidenten zu Berlin, welchem zu diesem Zwecke die jedesmaligen Wahlhandlungen mitzuteilen sind.

§ 18. Der Ausschuß bestimmt die für ihn gültige Geschäftsordnung selbst.

Er ernennt ferner die Beamten des Vereins und setzt die Bedingungen ihrer Anstellung fest.

§ 19. Die Verwaltung des Vereinsvermögens besorgt ein vom Ausschuß besonders anzustellender Rechnungsführer.

Die für den Verein erworbenen, auf den Inhaber lautenden Wertpapiere sind entweder sofort nach dem Erwerbe dem Königlichen Polizeipräsidenten zu Berlin behufs der Außerkurssetzung vorzulegen und vom Rechnungsführer aufzubewahren oder bei der Seehandlung in Berlin verwahrlich niederzulegen.

Am Schlusse eines jeden Geschäftsjahres (§ 4) hat der Rechnungsführer einen Rechnungsabschluß für das verflossene Jahr aufzustellen und denselben dem Ausschuß vorzulegen.

§ 20. Alljährlich einmal, und zwar in der Regel noch innerhalb der ersten Hälfte des Geschäftsjahres, findet eine ordentliche Generalversammlung der Vereinsmitglieder statt.

§ 21. Zum Geschäftskreise der Versammlung gehört:

a) Entgegennahme des Berichts des Ausschusses über die Verwaltung im verflossenen Geschäftsjahre unter Vorlegung der Jahresrechnung,
b) Entlastung des Ausschusses,
c) Wahl des Ausschusses,
d) Abänderung der Satzungen,
e) Auflösung des Vereins.

§ 22. Abgesehen von der im § 20 vorgesehenen Jahres-Generalversammlung kann der Ausschuß außerordentliche Generalversammlungen einberufen, so oft er dies nach Lage der Geschäfte für erforderlich erachtet.

Der Ausschuß ist verpflichtet, eine außerordentliche Generalversammlung binnen 6 Wochen einzuberufen, wenn mindestens 20 Mitglieder des Vereins unter schriftlicher Begründung darauf antragen.

§ 23. Die Einberufung der Generalversammlung erfolgt durch den Präsidenten mittels einmaliger, mindestens 7 Tage vor dem Termin zu bewirkender Bekanntmachung im „Deutschen Reichsanzeiger".

In der Einladung bzw. Bekanntmachung muß der Ort, Tag und Stunde sowie die Tagesordnung der Generalversammlung enthalten sein.

§ 24. Die Generalversammlung ist ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlußfähig.



Stimmberechtigt in der Generalversammlung sind die großjährigen ordentlichen Mitglieder.

Der Beschluß über die Auflösung des Vereins bedarf einer Mehrheit von drei Viertel der erschienenen Mitglieder.

Alle übrigen Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt.

Bei Stimmengleichheit gilt ein Antrag als abgelehnt.

Über die Form der Abstimmung in den Generalversammlungen (mündlich, verdeckt, durch Zuruf usw.) entscheidet mit Ausnahme der Wahlen (§ 13) das Ermessen der Versammlung.

§ 25. Über die Verhandlungen der Generalversammlung ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Präsidenten der Versammlung, dem Schriftführer und einem anwesenden stimmberechtigten Vereinsmitglied zu unterzeichnen ist.

§ 26. Die Generalversammlung, welche die Auflösung des Vereins beschließt, verfügt über die Verwendung des Vereinsvermögens.

§ 27. Abänderungen der Satzungen, welche den Sitz, den Zweck oder die äußere Vertretung des Vereins betreffen, sowie Beschlüsse, welche die Auflösung des Vereins zum Gegenstande haben, bedürfen landesherrlicher Genehmigung.

Sonstige Satzungsänderungen sind von der Zustimmung des Königlichen Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg abhängig.

Die Einnahmen des Vereins bestehen aus:

a) Den Zinsen des in Paragraph 5 der Satzungen angegebenen Vereinsvermögens,*)
b) den Jahresbeiträgen von 6 *M* der etwa 150 betragenden Vereinsmitglieder,
c) den Zinsen eines durch Sammlungen und Stiftungen erworbenen Kapitals zur Unterstützung verunglückter Seefischer und ihrer Hinterbliebenen,
d) Zuwendungen des Reiches, Preußens, der holsteinischen Kreise Eismar und Eiderstedt.**)

In den Tätigkeitsberichten des Vereins finden sich keine genauen Angaben über die Verwendung der verfügbar gewesenen Geldmittel. Aus den Etats der Reichsämter und der Ministerien seiner Bundesstaaten kann jeder Staatsbürger die Höhe der Gehälter und anderen Bezüge aller Beamten sowie die Einnahmen und Ausgaben in allen Einzelheiten ersehen. Hier, wo Reichsgelder und Beiträge der Vereinsmitglieder in Frage kommen, wäre es wünschenswert, daß die persönlichen und sächlichen Ausgaben des Vereins, nach Titeln und Kapiteln geordnet, regelmäßig festgestellt und bekanntgegeben würden.

Nach dem letzten Absatz des Paragraph 15 der Satzungen kann der Ausschuß des Vereins beliebige Arbeiten durch Sonderausschüsse erledigen lassen. In allen Tätigkeitsberichten des Vereins fehlen Angaben über die Arbeiten solcher Ausschüsse. Einen Aufschluß darüber, ob und wie sie gearbeitet haben, würde jeder Freund der deutschen Seefischerei gewiß mit Freude und Dank begrüßen. In diesem letzten Absatz des erwähnten Paragraph 15 scheint mir nämlich geradezu der Schwerpunkt der Bedeutung des Vereins zu liegen. Die Einsetzung zahlreicher Sonderausschüsse, welche unter Obmännern emsig arbeiten und schaffen, Obmännern, die zu den ersten Autoritäten der Technik und der Volkswirtschaft Deutschlands gehören, ist nötig, wenn wir im internationalen Wettbewerb bestehen wollen. Alle diese Männer kommen zur Mitarbeit, sobald sie

*) Nach dem Tätigkeitsbericht für die Zeit vom 1. Januar 1912 bis zum 31. März 1913 in den „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins", Jahrgang 1913, Oktober-Novemberheft, S. 397, betrug das Vereinsvermögen am 1. April 1913 = 18 500 *M*.

**) Tätigkeitsbericht für die Zeit vom 1. März 1909 bis zum 31. Dezember 1911 in den „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins", Jahrgang 1912, März-Aprilheft, S. 58.

laut und deutlich gerufen werden. Das bedingt wiederum eine große und rührige Werbetätigkeit. Diese bringt dann auch die Großkapitalisten und Großfabriken in Bewegung, so daß Geld für Seefischereiunternehmungen flüssig wird. Ist so die Zahl der Vereinsmitglieder von 150 auf 150 000 gestiegen, dann verfügt der Verein über eine Jahreseinnahme von 900 000 *M.* Alsdann kann er unter Umständen die Reichs- und Staatszuschüsse entbehren. Arbeit und wieder Arbeit und Kampf sind nötig, um das an sich so streitbare und tapfere Gewerbe der Seefischerei dauernd zu heben. Wenn wir nur auf die Bewilligungen staatlicher Gelder warten, werden wir zurückbleiben. Wir wollen aber unsere Seegeltung vermehren und dafür sorgen, daß der Seefischerersatz für unsere Flotte nicht — wie in letzter Zeit — zurückgeht, sondern daß er sich vervielfacht.

VI. Die Technik in der Deutschen Seefischerei.

Im Jahre 1908 schrieb der Deutsche Seefischerei-Verein gemeinsam mit dem Verein Deutscher Motorfahrzeugindustrieller Preise für Motoren in Seefischereifahrzeugen und -booten aus*). Gewissermaßen im Anschluß an dieses Preisausschreiben hielt Professor Romberg von der Technischen Hochschule zu Charlottenburg am 23. November 1911 auf der ordentlichen Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft einen Vortrag**) über das Thema: „Der Ölmotor im Deutschen Seefischereibetriebe", den er mit folgenden bedeutsamen Worten begann:

„Die Ölmaschine tritt jetzt mit Erfolg in den Seefischereibetrieb ein. Daneben verschaffen sich auch andere technische Neuerungen Eingang in diesen Betrieb. So die drahtlose Telegraphie, mit welcher man gegenwärtig die ersten vielversprechenden Versuche macht***).

Alles dieses lenkt die Aufmerksamkeit mehr als bisher auf ein von Grund auf technisches Gewerbe. Die technischen Einrichtungen sind für das Gewerbe von höchster Bedeutung; mit ihnen steht und fällt es; sie sind in unserer wirtschaftlich bewegten Zeit entscheidend, nicht nur für seine Rentabilität, sondern überhaupt für seine Lebensfähigkeit.

Um so erstaunlicher ist es, daß die Kunst des Ingenieurs hier noch so wenig zu Hause ist. Gar zu vieles scheint fast allein dem Handwerk überlassen. Dieses findet hier mit der Zeit immer schwieriger werdende Aufgaben, welchen seine Kräfte und Fähigkeiten immer weniger entsprechen. Namentlich die Kleinfischerei, ausgeübt von einzelnen selbständigen Seefischern, wird häufig genug mit minderwertigen Einrichtungen betrieben. Die Ingenieurkunst aber dient vorwiegend den Großbetrieben oder doch größeren Unternehmen. Sie gewähren ihren Leistungen höheren Lohn, als dieses Kleingewerbe auch nur annähernd bieten kann.

Je mehr die Technik nach allen Richtungen fortschreitet, desto auffälliger wirkt die Rückständigkeit auf diesem Gebiete. Man sieht auf modernen Handels- und Kriegschiffen wahre Großtaten der Technik vollbracht und daneben das einfache Fischerboot in Bau und Einrichtung mit erdrückenden Mängeln behaftet. Manchmal liegt es wohl am Geld; es soll für gewöhnlich nicht viel kosten; häufiger aber ließe sich mit demselben Geld weit mehr leisten. Da fehlt es denn an

*) „Motoren und Winden für die See- und Küstenfischerei" nach dem Preisausschreiben des Deutschen Seefischerei-Vereins, von Dittmer, Kapitän zur See a. D., Lieckfeld, Zivilingenieur zu Hannover, Romberg, Professor an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg-Berlin. Herausgegeben von dem Deutschen Seefischerei-Verein zu Berlin. Druck und Verlag von R. Oldenbourg, München und Berlin 1911.

**) Vgl. Bericht darüber in „Marine-Rundschau", 1912, S. 340.

***) Die Erlangung eines für die Verbreitung drahtloser Telegraphie auf deutschen Fischdampfern außerordentlich wichtigen Preisausschreibens ist trotz wiederholter Versuche nicht zustandegekommen.



schöpferischem Geist, der Aufgabe und Lösung klar erkennt, die Mittel übersieht und sachgemäß verwendet. Hier tatkräftig helfend zu wirken, ist für den Ingenieur eine würdige Aufgabe. Würdig sage ich, denn sie ist nicht leicht, die Schwierigkeiten sind nicht gering. Die Beschäftigung damit verlangt hohes Können, viel Erfahrung und zudem, wie erwähnt, mehr ideales als materielles Interesse. Würdig ist die Aufgabe aus diesem Grunde: in nationaler und wirtschaftlicher Beziehung ist die Förderung des Gewerbes eine Kulturaufgabe, deren Lösung aufs innigste die Wohlfahrt unseres Volkes und seine Streitbarkeit zur See berührt."

Im Verlauf seines Vortrages sprach Professor Romberg unter anderem über Motoren für unsere Seefischerei-Großbetriebe und führte wörtlich an:

„Im allgemeinen sind unsere Fischereigesellschaften*) nicht eben geneigt, auf ihren größeren Fahrzeugen Motoren einzuführen. Sie verhalten sich naturgemäß abwartend gegenüber einer neuen Sache, welche nicht billig ist und deren Erfolg man nicht sogleich mit Händen greifen kann. Niemand will sich recht vorwagen, und die Bedenken, die in einem solchen Zeitpunkt der Entwicklung uns Deutschen immer so nahe liegen, sind auch hier durchaus nicht wenige. Am meisten, wie gesagt, werden die Kosten gefürchtet; ohne die gehts aber nicht: als ob nicht jeder technische Fortschritt zunächst einmal Geld kostete. Ja, man sagt, wenn man die Sicherheit hätte, daß es ein Fortschritt wäre! Aber wie viele große Neuerungen gibt es denn, wo die Sicherheit von vornherein feststeht? Auch noch andere Bedenken werden bisweilen laut; z. B. hörte ich einmal die Befürchtung aussprechen, daß vielleicht der Hering, der leicht Geruch annimmt, von dem Petroleum an Bord leiden könnte. Es lag dabei wohl die Vorstellung zugrunde, als ob sich im Maschinenraum Petroleumdunst bilde, der dann auch die anderen Räume und die Fische erreicht; oder man dachte vielleicht direkt an flüssiges Petroleum, welches irgendwo frei zutage trete und mit allem an Bord in Berührung kommen könnte. Daß diese Bedenken hinfällig sind, zum wenigsten bei der einfachsten Vorsicht, bedarf vor Sachverständigen kaum der Erörterung. Sonst müßte der Hering heute schon Geruch und Geschmack annehmen, denn es gibt von jeher Petroleum und anderes an Bord solcher Fahrzeuge, womit bei ungenügender Vorsicht der Fisch in Berührung kommen kann; aber ich hörte noch nie ernstlich klagen, daß es schwierig sei, dies zu verhindern.

Nach dem Vorstehenden kennzeichnet der jetzige Zustand in betreff der Einführung größerer Motoren in die Seefischerei ein Stadium, wo die Entwicklung zögert oder stockt und sich anscheinend nicht allein vorwärts helfen kann. Ein kräftiger Impuls scheint darum geboten und würde vielleicht auch diese Frage mit einem Schlage klären. Dazu wäre aber nichts dienlicher als ein neuer Wettbewerb, dem unsere großen Motorfirmen gewiß Interesse entgegenbringen würden. Diesmal wäre die Sachlage in einer Beziehung viel einfacher als beim Wettbewerb der Kleinmotoren: geeignete Maschinen sind nicht mehr wie damals aus den Anfängen zu entwickeln und zu erproben, sondern wir besitzen bereits brauchbare Ausführungen, die hierfür in Frage kommen.

Ich glaube, daß man auf diese Weise der Seefischerei wieder einen großen Dienst erweisen könnte. Auch bin ich überzeugt, daß das Geld, welches hierfür Verwendung fände, weit fruchtbarer angelegt wäre als alle direkten Zuwendungen, die doch in letzter Linie weniger anregend als erschlaffend wirken und meistens wenig Fortschritte bringen."

Dieser Aufruf einer Autorität auf diesem Gebiet ist leider wirkungslos verhallt.

Als der erwähnte Vortrag gehalten wurde, waren nur wenige Tage vergangen, seit die deutsche Loggerflotte in den Stürmen der Nordsee 4 Schiffe und 70 Mann verloren hatte**). Von dem Unglück hatte man nur die erste unsichere Kunde. Schon damals entstanden folgende Fragen:

1. War das Unglück nicht zu vermeiden, waren die 70 Menschenleben nicht zu retten, wenn man die Hilfe der Technik schon Jahre vor dem Vortrage Professor Rombergs anrief?

*) Es sind die Heringsfischereigesellschaften der Nordsee gemeint.

**) Siehe Abschnitt IV, S. 393.



2. Mußten der Vortrag und der Verlust von Menschenleben und Gut nicht dazu führen, daß dem Vorschlage Professor Rombergs alsbald Folge gegeben und ein neues Preisausschreiben eingeleitet wurde?
3. Konnte und mußte zu den Zwecken dieses zweiten Preisausschreibens nicht der Versuch gehören, Menschenleben und Gut besser als bisher zu sichern?

Nicht nur das Preisausschreiben ist unterblieben, sondern die Betriebserfahrungen, welche seit dem Jahre 1911, also seit der schon in einer Anmerkung erwähnten Veröffentlichung gemacht wurden, sind nicht verbreitet worden. Diese Motorbetriebserfahrungen wurden aber erlangt mit Geldmitteln, die das Reich und die Motorfabriken hergaben. Unsere Seefischer und unsere Motorfabriken konnten also eine Veröffentlichung, die in hohem Grade im Interesse aller liegt, erwarten.

Alle diese Fragen harren noch der Beantwortung.

Daß aber diese Fragen mittelbar oder unmittelbar mit einer Abwanderung der Seefischer von ihrem Beruf, also auch mit dem Rückgang des Marineersatzes, in Verbindung gebracht werden können, leuchtet ohne weiteres ein, wie auch die Wichtigkeit einer streng sachlichen Prüfung der Vorgänge klar ist.

Die Worte Professor Rombergs führen aber zu anderen, noch viel weiteren Betrachtungen und Gesichtspunkten:

Unsere militärische Entwicklung zur See, unser wirtschaftlicher Aufschwung und unsere geographische Lage zwingen uns dazu, beizeiten zu überlegen, welche Forderungen an die Zukunft unsere Seefischerei stellt. Die nahen Meere werden mehr und mehr befischt, die Zahl der Seefischerflotten der europäischen Seestaaten wächst weiter. Die Verschiebung der Seefischereigrenze seewärts über drei Seemeilen hinaus kann eintreten, wo sie nicht bereits besteht*). Wir müssen also vorausschauend überlegen, wo und wie wir uns neue Seefischgründe erschließen, wie wir unsere Groß- und Kleinbetriebe weiter hinausbringen können, über Meere und Ozeane. Daneben muß weiter der Versuch gemacht werden, den Seefisch zu einem Nahrungsmittel für arme Leute zu machen**). Wir müssen viel und billig fangen, denn wir müssen auch den auswärtigen Wettbewerb niederringen. Die Fülle von Aufgaben, welche auf solche Weise entsteht, läßt sich aber nur mit Hilfe der modernen Technik sicher lösen. Die Formen unserer Fangschiffe, Fahrzeuge und Boote, ihre Ausrüstung und Einrichtung, die Fanggeräte aller Art, die verschiedenen Mittel zur Verwertung, Erhaltung und Beförderung der Fänge bedürfen der Mitarbeit der Technik, einer Mitarbeit, die deshalb nicht leicht und einfach ist, weil sie in vielen Fällen eine genaue Kenntnis des Seefischereigewerbes und seiner Betriebe fordert.

Wie mit der Einführung der Technik in das Gewerbe Menschenleben und Gut besser als bisher gesichert werden, ist eine besondere, in allen Betrieben bestehende Frage, die allein des Schweißes der Edelsten wert ist.

Nur dann wird auch unserem Volke eine Zukunft in der Seefischerei erblühen, wenn es rechtzeitig alle Mittel und Kräfte in den Dienst des Gewerbes stellt. Noch

*) Siehe Abschnitt II.

**) Dazu gehören Seefischkochkurse, aber auch noch andere Anstalten.



ist es Zeit für uns, Versäumtes nachzuholen; zögern wir, so werden wir noch mehr als bisher überholt und schließlich unterliegen.

VII. Die Hilfsgewerbe der deutschen Seefischerei.

Nach der schottischen Fischereistatistik waren im Jahre 1912 = 38 759 Mann in der Fischerei und 30 418 Mann in den Hilfsgewerben tätig. Auch in anderen Seestaaten wendet man den in den Hilfsgewerben tätigen Leuten ein Interesse zu, dehnt die Jahresstatistik auf sie mit aus. In welcher Weise man diese Angelegenheit in neuester Zeit in den Niederlanden anfaßt, habe ich in Abschnitt V erwähnt.

Für uns ist eine Pflege und Förderung dieser Hilfsgewerbe noch wichtiger als in anderen Seestaaten, weil sie den seemännischen Geist an der Küste beleben helfen und weil wir im Interesse der Streitmacht zur See infolge unserer geringen Küstenentwicklung auch auf die Hilfsgewerbe mehr als andere Staaten angewiesen sind.

Es kommen an Gewerben in Betracht:

der Fahrzeug- und Bootsbau,
" Motorbau,
die Segelmacherei,
" Netzmacherei,
" Reepschlägerei,
" Böttcherei,
die Korbmacherei,
" Kistenmacherei,
der an der Küste heimische Fischhandel sowie die daselbst heimischen Räuchereien und Marinieranstalten.

Nur auf einige dieser Hilfsgewerbe wollen wir hier näher eingehen.

Der Fahrzeug- und Bootsbau.

Auf den kleinen Werften, welche hauptsächlich aus Holz bauen und keine andere Helling als den gewachsenen Boden haben, werden noch immer die Zimmerleute erzogen, welche zu den besten Männern der Besatzungen unserer Kriegs-, Seefischerei- und Kauffahrteischiffe gehören. Leider sterben diese Werften schnell aus; der Sohn bleibt nicht mehr in dem Beruf des Vaters, und die Überlieferung geht verloren. Es gibt ganze Küstenstrecken, wo die Fischer nicht mehr einen Zimmermann finden, der ein Plankenstück in ein Klinkerboot einziehen kann. Wo solche kleinen wertvollen Werften sich an unserer Küste noch befinden, weiß nur der Eingeweihte aus nächster Umgebung. Die Mehrzahl derselben beschäftigt sich mindestens zum Teil mit dem Bau und der Ausbesserung von Seefischereifahrzeugen und -booten.

Wir sollten auch hier dem Beispiel anderer Länder folgen und unsere Statistik auf ein Verzeichnis dieser kleinen Werften sowie der Seefischereifahrzeuge und -boote, welche sie jährlich bauen, ausdehnen. Die Mühe ist so gering, der Nutzen für die Werften selbst und für die Allgemeinheit so groß, daß der Vorschlag für sich selbst spricht.

---

*) Thirty First Annual Report of the Fishery Board, of Scotland. Being for the year 1912. Presented to Parliament by Command of His Majesty. London. Published By His Majesty's Stationery Office 1913.

Die oben angegebene Zahl von 38759 stimmt nicht mit der bezüglichen Angabe der Tafel II in Abschnitt I. Die daselbst angegebene Zahl von 35 444 entstammt dem Bericht (Report) für England und Wales, wo sie allerdings als geschätzt (estimated) bezeichnet ist.

Der Motorbau.

Die Erfahrungen lehren, daß Schiffbauer und Motorbauer in engem und persönlichem Verkehr stehen müssen, wenn das Endziel beider Gewerbe, das fertige Motorfahrzeug, gut arbeiten und billig sein soll. Die Motorfabrik für den Kleinbetrieb muß also an der Küste liegen, wo sie auch durch den leichten und steten Verkehr mit den Fischern in die Lage kommt, deren Erfahrungen zu verwerten. Wir haben also Grund, das Entstehen kleiner Motorfabriken an den Küsten zu fördern.

Die Segelmacherei, Netzmacherei und Reepschlägerei.

Für die Segelmacherei und Reepschlägerei trifft ähnliches zu wie für die Fahrzeug- und Bootsbauerei; sie sind alte Schwestergewerbe der Seefischerei und der Seeschiffahrt und liefern einen sehr wertvollen Teil der Besatzungen großer Schiffe.

Von den deutschen Netzfabriken, jetzt sieben an der Zahl, liegt die Mehrzahl im Binnenlande. Für unsere Fangschiffe, besonders auch für die mit Reichsgeldern unterstützten Heringsfangschiffe der Nordsee, wurden und werden noch viele Netze aus den Niederlanden und aus England bezogen. Dies liegt nicht im nationalen Interesse. Erwünscht ist sogar, daß die Netze nicht im Binnenlande, sondern an der Küste hergestellt werden, weil auch hier ein steter und persönlicher Verkehr mit den Fischern fördernd nach beiden Seiten hin wirkt.

Für die Fischdampfer werden die Netze (Grundschleppnetze) in der Regel von der Besatzung selbst gestrickt. Im übrigen geht die Herstellung der Netze durch die Fischer mehr und mehr zurück. Der Hanf ist durch Baumwolle als Material verdrängt, und die Fabriken besorgen nicht nur die Herstellung der Netztücher, sondern auch das Einstellen*) der Netze für die Fischer. Auch der Kleinbetrieb macht hier keine Ausnahme.

Im ganzen spielt die Netzfabrikation eine größere Rolle in den Seefischereibetrieben als seinerzeit die Reepschlägereien in der Blütezeit der Segelschiffahrt. Eine genaue Kenntnis dieses Hilfsgewerbes ist nicht leicht zu erwerben, aber interessant. Erwägt man, daß in der Heringsfischerei der Nordsee jährlich für rund 1 Million Mark Netze beschafft werden, so leuchtet auch die Wichtigkeit der wirtschaftlichen Seite ein.

Aus manchen der Hilfsgewerbe werden Leute gelegentlich in die Seefischerei überwechseln. Darin liegt ihre direkte militärische Wichtigkeit und die Frage, wie weit der Rückgang des Seefischereiersatzes der Marine auch hier seine Ursachen hat.

Gründliche Ermittlung des Bestehenden, also genaue Statistik von Jahr zu Jahr, ist auch hier der erste Schritt zur Hebung des seemännischen Geistes und zur Beseitigung vorhandener Übelstände.

*) Das Ausbilden des mit Maschine gestrickten Netztuches zum Netz durch Anbringung der Einfassungstaue (Simmen) usw.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Der Marineetat, über dessen Inhalt wir im Februarheft berichteten, wurde in der Budgetkommission beraten und kam im Plenum des Reichstages zur zweiten Lesung. Im allgemeinen wurden die Etatsteile den Forderungen der Regierung entsprechend bewilligt; an wesentlichen Änderungsvorschlägen seien hervorgehoben: Von den artilleristischen Armierungen der im Bau befindlichen Großkampfschiffe sind 3 Mill. *M* abgesetzt worden, ferner sind die Kosten für die Entwurfsarbeiten zum Bau einer Offizierspeiseanstalt in Kiel gestrichen worden; die Abstimmung darüber in zweiter Lesung steht noch aus. Einen geringen Abstrich erfuhr die geforderte Vermehrung höherer Werftbeamter. — Bei der Bewilligung des Marine-Attachés bei den südamerikanischen Staaten kam zur Erörterung, daß im allgemeinen die deutsche Presse sich besondere Verdienste um das Ansehen der deutschen Industrie im Auslande erwerben werde, wenn sie, gleichviel welcher Parteirichtung, Erfolge deutscher Werften im Schiffbau gebührend hervorheben würde, ähnlich wie z. B. die „Marine-Rundschau" es bei dem Verkauf von Torpedobootzerstörern an die argentinische Marine getan habe. — Besonders hervorzuheben ist an den Verhandlungen die Einmütigkeit, mit der alle bürgerlichen Parteien die Bedeutung der deutschen Marinepolitik und des unbedingten Festhaltens am Flottengesetz betonten, eine Haltung, die auch weit über die deutschen Grenzen hinaus einen tiefen Eindruck gemacht hat.

— Hochseeflotte. Die Linienschiffe der Hochseeflotte setzten ihre Einzelübungen planmäßig fort, um sich für die Frühjahrsbesichtigungen vorzubereiten. Die Kreuzer der Aufklärungsgruppen, verstärkt durch hinzugezogene Schul- und Versuchskreuzer, machten ihre erste diesjährige größere Kreuzerübung in der Nordsee.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Kreuzergeschwader:

S. M. S. „Scharnhorst" 23. 1. Padang (Malacca) 30. 1. — 2. 2. Sabang (Sumatra) 3. 2. — 4. 2. Medan (Sumatra) 9. 2. — 15. 2. Kudat (Nordborneo) 16. 2. — 18. 2. Manila 24. 2. nach Amoy.

S. M. S. „Gneisenau" 23. 1. Padang (Malacca) 1. 2. — 5. 2. Singapore 6. 2. — 9. 2. Labuan (Nordborneo) 16. 2. — 18. 2. Manila 24. 2. nach Amoy.

S. M. S. „Nürnberg" siehe amerikanische Station.

S. M. S. „Leipzig" 29. 1. Samarang (Java) 30. 1. — 31. 1. Batavia (Java) 4. 2. — 9. 2. Labuan (Nordborneo) 16. 2. — 21. 2. Amoy.

S. M. S. „Emden" 18. 1. Futschau 23. 1. — 25. 1. Schanghai 30. 1. — 31. 1. Nimrodsund 4. 2. — 5. 2. Tsingtau.

Ostasiatische Station:

S. M. S. „Iltis" 28. 12. Schanghai 16. 2. — 22. 2. Hankau.

S. M. S. „Jaguar" 7. 11. Hankau 14. 2. — 18. 2. Schanghai 23. 2. — 24. 2. Amoy.

S. M. S. „Tiger" 21. 1. Penang (Malacca) 29. 1. — 31. 1. Sabang (Sumatra) 3. 2. — 4. 2. Medan (Sumatra) 9. 2. — 11. 2. Singapore 13. 2. — 19. 2. Manila.

S. M. S. „Luchs" 23. 1. Hongkong 29. 1. — 30. 1. Swatau 2. 2. — 3. 2. Amoy 7. 2. — 8. 2. Futschau 13. 2. — 16. 2. Schanghai.

S. M. S. „Vaterland" 30. 11. Schanghai 25. 1. — 26. 1. Nanking 2. 2. — 2. 2. Tschinkiang 15. 2. nach Schanghai.

S. M. S. „Tsingtau" 12. 1. Canton 2. 2. — 2. 2. Hongkong — 21. 2. Makao.

S. M. S. „Otter" 13. 12. Schanghai.

S. M. S. „S 90" 15. 1. Hankau 30. 1. — 31. 1. Kiukiang 4. 2. — 6. 2. Wuhu 8. 2. — 9. 2. Nanking 11. 2. — 12. 2. Tschingkiang 19. 2. — 20. 2. Schanghai 25. 2. — 26. 2. Tsingtau.

Australische Station:

S. M. S. „Condor" 30. 1. Aden 1. 2. — 8. 2. Port Said 15. 2. — 20. 2. Palermo.

S. M. S. „Cormoran" 19. 1. Rabaul (Neupommern).

S. M. S. „Planet" 3. 7. Matupi (Neupommern) 23. 1. — 31. 1. Jap 5. 2. — 12. 2. Manila.

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, hinter ihm das der Abfahrt.

Ostafrikanische Station:

S. M. S. „Seeadler“ 17. 1. Aden 22. 1. — 29. 1. Port Said 1. 2. — 6. 2. Neapel 16. 2. — 20. 2. Malaga.

S. M. S. „Geier“ 20. 1. Aden 25. 1. — 2. 2. Daressalam.

S. M. S. „Möwe“ 24. 1. Daressalam 9. 2. — 10. 2. Mafia.

Westafrikanische Station:

S. M. S. „Panther“ 21. 10. Duala 16. 2. — 17. 2. Viktoria (Kamerun) 22. 2. — 25. 2. Lome.

S. M. S. „Eber“ 15. 12. Duala.

Amerikanische Station:

S. M. S. „Bremen“ 14. 1. Vera Cruz 24. 1. — 30. 1. Cozumal-Insel (Yucatan) 30. 1. — 1. 2. Kingston (Jamaica) 2. 2. — 3. 2. Port au Prince 11. 2. — 14. 2. St. Thomas 18. 2.

S. M. S. „Nürnberg“ 12. 1. Guaymas 23. 1. — 24. 1. Mazatlan 28. 1. — 30. 1. Guaymas 6. 2. — 8. 2. Mazatlan 22. 2. — 24. 2. Guaymas.

S. M. S. „Dresden“ 21. 1. Vera Cruz 4. 2. — 5. 2. Tampico 12. 2. — 13. 2. Vera Cruz.

Mittelmeer:

S. M. S. „Goeben“ 18. 1. Spezia 25. 1. — 25. 1. Genua 1. 2. — 2. 2. Rapallo 16. 2. — 17. 2. Neapel.

S. M. S. „Breslau“ 7. 1. Triest.

S. M. S. „Loreley“ 7. 1. Konstantinopel—Smyrna 18. 1. — 22. 1. Mersina 23. 1. — 24. 1. Alexandrette 25. 1. — 26. 1. Beirut 29. 1. — 31. 1. Port Said 1. 2. — 2. 2. Alexandrien.

Schulschiffe:

S. M. S. „Hansa“ 25. 1. Spezia 10. 2. — 16. 2. Vigo 2. 3. nach Eckernförde.

S. M. S. „Hertha“ 23. 1. Las Palmas (Gran Canaria) 13. 2. — 14. 2. Funchal (Madeira) 16. 2. — 20. 2. Vigo.

S. M. S. „Victoria Louise“ 25. 1. Cartagena (Spanien) 10. 2. — 14. 2. Vigo 25. 2. nach Kiel.

S. M. S. „Vineta“ 26. 1. Port au Prince (Haiti) 3. 2. — 6. 2. St. Thomas 6. 2. — 16. 2. Ponta Delgada (Azoren) 17. 2. — 20. 2. Vigo.

Detachierte Division:

S. M. S. „Kaiser“ 22. 1. Swakopmund 24. 1. — 24. 1. Lüderitzbucht 28. 1. — 2. 2. St. Helena 6. 2. — 15. 2 Rio de Janeiro 25. 2. nach Mar del Plata.

S. M. S. „König Albert“ 22. 1. Swakopmund 22. 1. — 23. 1. Lüderitzbucht 28. 1. — 2. 2. St. Helena 6. 2. — 15. 2. Rio de Janeiro.

S. M. S. „Straßburg“ 22. 1. Lüderitzbucht 23. 1. — 25. 1. Kapstadt 30. 1. — 5. 2. St. Helena 6. 2. — 15. 2. Rio de Janeiro.

Von dem Besuche der beiden Linienschiffe „Kaiser“ und „König Albert“ sowie des Kleinen Kreuzers „Straßburg“ in Kamerun sei noch erwähnt, daß vor der Weiterreise von dort eine Parade der vereinigten Landungskorps in Duala stattfand, bei welcher die Haltung der Mannschaften trotz der großen Hitze als vortrefflich gelobt wurde. Die Parade hat bei den Eingeborenen der Kolonie, die in großen Scharen zur Küste geeilt waren, einen großen Eindruck hinterlassen.

Ablösungstransporte:

R. P. D. „Bülow“, mit der Besatzung S. M. Torpedobootes „Taku“ (Heimreise), Schanghai 3. 1. — 6. 1. Hongkong 7. 1. — 13. 2. Amsterdam 14. 2. — 15 2. Bremerhaven.

Ablösungsdampfer „Patricia“, mit der Ablösung für das Kiautschou-Gebiet (Ausreise), Cuxhaven 12. 1. — 20. 1. Malta 21. 1. — 24. 1. Port Said 25. 1. — 11. 2. Singapore 12. 2. — 17. 2. Hongkong 18. 2. — 22. 2. Tsingtau.

— Indienststellung. S. M. S. „Rostock“ am 5. Februar durch die Besatzung S. M. S. „Stettin“. Letzteres Schiff bleibt mit einem Wachtkommando nach besonderem Etat in Dienst.

— Außerdienststellung. Stationsyacht „Alice Roosevelt“ am 1. Februar in Wilhelmshaven.

— Stapelläufe. Am 21. Februar auf der Germaniawerft in Kiel S. M. S. „Kronprinz“. In der Taufrede führte Seine Königliche Hoheit der Prinz



Heinrich von Preußen aus, daß das erste Schiff gleichen Namens im Jahre 1867 in England vom Stapel gelaufen und 26 Jahre unter der Flagge des Norddeutschen Bundes wie der Kaiserlichen Marine gefahren habe. Die Erinnerung an die hehre Lichtgestalt Kaiser Friedrichs III., dessen Namensträger der alte „Kronprinz“ gewesen sei, solle für die kommenden Besatzungen ein Ansporn zu unwandelbarer Treue sein.

Die Taufe selbst vollzog ihre Kaiserliche und Königliche Hoheit die Frau Kronprinzessin, deren hoher Gemahl der heutige Namensträger ist.

Am 29. Januar lief „V 25“ auf der Vulcan-Werft in Stettin vom Stapel.

— Spenden der Stadt Karlsruhe für den Kleinen Kreuzer „Karlsruhe“. Außer einer umfangreichen Bücherei für die Besatzung des genannten Schiffes stiftete die badische Hauptstadt ihrem Patenschiffe eine Reihe wertvoller Gemälde für die Kommandantenkajüte und die verschiedenen Messen, ferner einen Schrein mit silbernem Tafelgerät für den Stab des Schiffes.

— Kiautschou im Jahre 1913. Aus dem vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Merkblatt über die Entwicklung des Kiautschou-Gebietes ersehen wir, daß gerade das letzte Vierteljahr wichtige Entscheidungen für unsere Kolonie gebracht hat. Kiautschou scheint nun aus dem Stadium einer reinen Handelskolonie in das der industriellen Entwicklung einzutreten. Das Zustandekommen eines größeren deutschen Eisenwerkes scheint gesichert, und es steht zu erwarten, daß an dieses sich weitere gewerbliche Unternehmungen anschließen werden. Ferner ist eine weitere erhebliche Ausdehnung des Eisenbahnnetzes im Hinterlande der Kolonie von den chinesischen Behörden erreicht worden. Damit werden sowohl dem Handel neue Betätigungsgebiete erschlossen wie der deutschen Industrie Aussichten auf umfangreiche Aufträge eröffnet. Die Zuwanderung an weißer wie an chinesischer Bevölkerung ist erneut gewachsen und hat eine Steigerung des Gesamtverkehrs zur Folge gehabt. Diese äußert sich besonders in der gesteigerten Nachfrage nach Bauland und in erhöhter Bautätigkeit, welch letztere wiederum einen lebhaften Hypothekenverkehr nach sich zog.

Der Einfuhrhandel hat eine erhebliche Steigerung erfahren, die Einnahmen des chinesischen Seezollamtes stiegen um 34 v. H.; dementsprechend nahm auch der Schiffsverkehr zu, besonders erfreulich in ihm das Auftreten der deutschen Handelsflagge. Ähnlich finden wir einen Aufschwung im Schulwesen, in den Aufforstungsarbeiten und im Bergbau. So ist, ungeachtet der Wirren in China, die gerade im letzten Jahre im nahegelegenen Schanghai zu heftigen Ausbrüchen führten, die Entwicklung Kiautschous gesund gewesen.

— Von der Tätigkeit unserer Kreuzer in den ostamerikanischen Gewässern hören wir, daß S. M. S. „Bremen“, dessen Kommandant seinerzeit in nachdrücklichster Weise für den Schutz der Deutschen in Mexiko eintrat, nunmehr, durch S. M. S. „Dresden“ abgelöst, die Heimreise angetreten hat. Die Heranziehung von Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie als Sammelplatz für die Schutzbedürftigen in Mexiko erwies sich als eine sehr zweckentsprechende Maßnahme seitens S. M. S. „Bremen“, unter dessen Schutz sich auch die österreichische, holländische und spanische Kolonie gestellt hatten. Aber auch Angehörige anderer Nationen suchten und fanden Zuflucht auf den deutschen Schiffen. So hat auch der französische Vizekonsul durch seinen deutschen Kollegen seinen Dank aussprechen lassen. Sobald der für die ostamerikanische Station bestimmte Kleine Kreuzer „Karlsruhe“ reisefertig ist, wird die „Dresden“ heimberufen und wieder der Hochseeflotte eingereiht werden. Bei den Unruhen, die Ende Januar in Haiti ausbrachen, mußte das Schulschiff „Vineta“, das gleichfalls schon die Heimreise angetreten hatte, von St. Thomas nach Haiti zurückbefohlen werden, um durch Landung von Besatzungsteilen das gefährdete Leben und

Gut der dortigen Deutschen zu schützen. Der Präsident der Republik Haiti, namens Oreste, welcher sich in Lebensgefahr auf der Flucht vor den siegreichen Rebellen befand, flüchtete mit seiner Familie an Bord S. M. S. „Vineta", um dort Schutz zu finden.

— Sport in der Marine. Die Schiffe der internationalen Flotte in den mexikanischen Gewässern hielten vor Vera Cruz ein Wettrudern ab. Dabei belegte die Mannschaft der „Bremen" den zweiten Platz unmittelbar hinter dem französischen Panzerkreuzer „Condé", es folgten die Spanier, die Engländer und dann vier Mannschaften von Schiffen der Vereinigten Staaten.

Die Fußballmannschaft S. M. S. „Goeben" spielte in Pola, Alexandrien, Alexandrette, Smyrna, Athen und Spezia gegen fremde Klubs oder Schiffe und verließ überall das Feld als Sieger.

— Personalien. Der langjährige Präsident des Norddeutschen Lloyd, Herr Geo Plate, ist im Alter von 70 Jahren verstorben. Er machte sich einen Namen durch die Förderung des Baues neuer Schnelldampfertypen wie des Passagier- und Frachtdampferverkehrs des Norddeutschen Lloyd, den er besonders durch den Ausbau der Reichspostdampfer zu einem wichtigen Glied des deutschen Seewesens machte.

Der 30. Januar war der Tag der 100. Wiederkehr des Geburtstages von Ferdinand Schichau, welcher dank seinem weitschauenden Blick und eisernem Fleiße seiner Vaterstadt Elbing einen Namen im Weltschiffbau verschafft hat. Wenn Deutschland in unseren Tagen in allem, was Schiffs- und Maschinenbaukunst betrifft, mit an der Spitze der Kulturstaaten marschiert, so hat hierzu Ferdinand Schichau in hohem Maße beigetragen.

— Erinnerungstag. Am 16. März sind 25 Jahre verflossen, seit S. M. Schiffe „Olga", „Adler" und „Eber" dem Orkan im Hafen von Apia zum Opfer fielen, bei welchem „Adler" und „Eber" total verloren gingen und „Olga" auf Strand geriet. Von „Eber" ertrank die gesamte Besatzung bis auf einen Offizier, dem es gelang, an Land zu schwimmen, von „Adler" 20 Mann.

Dieselben Schiffe hatten kurz vorher heftige Gefechte gegen die Samoaner zu bestehen gehabt, bei denen 2 Offiziere und 15 Mann fielen.

— Die deutschen Schiffahrtsgesellschaften Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie, zwischen denen Uneinigkeiten auszubrechen drohten, sind in Verhandlungen eingetreten, welche nun zu einer vollkommenen Übereinstimmung in bezug auf die zukünftige Gestaltung des nordamerikanischen Geschäftes geführt haben.

T. T.



England. Marinepolitik. Der Streit um die Höhe des bereits vor geraumer Zeit in Aussicht gestellten Nachtragsetats für das laufende Geschäftsjahr und den im März dem Parlament vorzulegenden Etat des kommenden Jahres ist im verflossenen Monat mit ungeminderter Heftigkeit weitergeführt worden. In zahlreichen Versammlungen in allen Teilen des Landes und in einem allen Mitgliedern zugeschickten Flugblatt fordert die Navy League als ein unbedingtes Gebot der Notwendigkeit die Annahme eines endgültigen zahlenmäßigen Stärkeverhältnisses der Flotte. Nach der augenblicklichen Lage könne aber nur ein Maßstab von »Two keels to one« als ausreichend für die Sicherheit des Landes anerkannt werden. Nach den augenblicklichen Bauprogrammen werde England bis zum 31. März 1916 nur 39 Großkampfschiffe gegen 26 deutsche unter der Flagge haben. Dies bedeute

gerade eine Überlegenheit von 50 v. H., die nach den eigenen Worten des Ersten Lords der Admiralität für die Sicherheit in der Nordsee erforderlich sei, so daß für die weltweiten Interessen des Reiches nur drei Großkampfschiffe übrig blieben. Zu gleicher Zeit würden Österreich-Ungarn und Italien im Mittelmeer 10 Großkampfschiffe außer einer mächtigen Flotte älterer Linienschiffe besitzen. Die im letzten Jahr verfügte Baubeschleunigung von 3 Schiffen könne nur als eine vorübergehende Maßnahme für den Ersatz der abgelehnten kanadischen Schiffe gelten. Daher sei es erforderlich, für jedes deutsche 2 englische Großkampfschiffe auf Stapel zu legen. Dies erfordere, daß bis zum Jahre 1918 jährlich 6 Linienschiffe gebaut und die abgelehnten kanadischen Schiffe sofort ersetzt würden. Auch der frühere Erste Lord der Admiralität, Lord Selborne, bezeichnet den Maßstab »Two keels to one« als den besten für Großkampfschiffe bisher aufgestellten. Dem Reiche fehle augenblicklich ein Geschwader für das Mittelmeer und ein fliegendes Geschwader von Schlachtkreuzern. Aber auch auf der gegnerischen Seite war man nicht untätig und versuchte mit allen Mitteln, dem Volke die Gefahren und die Grundlosigkeit weiterer Rüstungssteigerungen klarzumachen. In einer von Industriellen und Kaufleuten Londons zahlreich besuchten Protestversammlung in der Queens Hall wurde gefordert, daß England durch sein Beispiel zeige, daß es gewillt sei, unabhängig von dem, was andere Nationen beabsichtigten, seine Rüstungsausgaben herabzusetzen. Dabei sei es sogar vielleicht notwendig, daß England ein Risiko auf sich nehme oder die Regierung sich der Demütigung einer Niederlage aussetze. Hiergegen wendet sich eine halbamtliche Erklärung der »Westminster Gazette«, in der ausgeführt wird, daß es für die Regierung unmöglich sei, aus moralischen Gründen die Sicherheit des Landes aufs Spiel zu setzen. Sie werde vielmehr mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln danach trachten, das Land gegen feindliche Angriffe zu sichern.

Ob es der Regierung bereits gelungen ist, die Gegensätze im Kabinett über den Marineetat auszugleichen, ist nicht bekannt. Daß es ernste Schwierigkeiten bereitet, ergibt sich aus der Reihe der langen Kabinettssitzungen, die sich bereits mit dem neuen Etat zu beschäftigen hatten. Aber immer wieder taucht das Gerücht auf, daß eine Einigung noch nicht erzielt sei. Am 10. Februar ist das Parlament eröffnet worden. Fragen von einer Bedeutung, wie sie in der Geschichte des Landes seit Jahren nicht vorgelegen haben, harren der Erledigung. Homerule für Irland hat die politischen Gegensätze bis zum äußersten zugespitzt. Nur eine geschlossene Regierung kann da hoffen, das übergroße Maß der Schwierigkeiten zu meistern und die seit Jahren vorbereitete Ernte an großen Gesetzesvorlagen sicher unter Dach zu bringen. So ist kaum anzunehmen, daß das Kabinett sich über den Marineetat nicht einigen wird, der an Bedeutung im Vergleich zu obiger Frage doch nur in zweiter Linie steht. Wenn die konservativen Zeitungen immer wieder von dem bevorstehenden Ausscheiden des einen oder anderen Ministers berichteten, so dürfte der Wunsch der Vater des Gedankens gewesen sein. Da im laufenden Rechnungsjahre ein nicht unbedeutendes Defizit zu erwarten ist, wird allerdings das Bestreben, ohne neue Steuern auszukommen, wohl vergeblich sein. Zugunsten der Marine sollen aber alle anderen Ressorts ihre Ausgaben auf das geringste zulässige Maß herunterschrauben. Im Marineetat selbst sollen, wie »Morning Post« wissen will, Ersparnisse bei der Unterhaltung und den Reparaturen angestrebt werden, während über die Forderung von 4 Großkampfschiffen eine Einigung erzielt sei. Inwieweit diese Vermutungen zutreffen, bleibt abzuwarten. Dagegen darf es als sicher gelten, daß der Etat den Betrag von 1 Milliarde ℳ um etwa 80 Millionen ℳ übersteigt.

Über Englands Lage im Mittelmeer veröffentlichte »Times« einen ausführlichen Artikel des militärischen Mitarbeiters. Er betont, daß er die für England so überaus wichtige Mittelmeerfrage nicht unter dem Gesichtswinkel der augenblick-

lichen politischen Weltlage, sondern vom rein militärischen Standpunkt betrachten wolle. Englands Stärke im Mittelmeer habe mit der zunehmenden Größe der deutschen Flotte in der Nordsee nichts zu tun, sondern müsse nach den Machtmitteln der Mittelmeerstaaten bemessen werden. Österreich-Ungarn und Italien verstärkten nun ihre Flotten offensichtlich, und trotzdem sei es durchaus nicht sicher, daß die Admiralität sich über die im Mittelmeer einzuschlagende Politik bereits schlüssig geworden sei. England müsse in diesen Gewässern der nach Frankreich stärksten Mittelmeermacht gewachsen sein. Doch mehr noch als auf das Maß selbst komme es darauf an, daß überhaupt irgendein festumgrenztes Kräftemaß für das Mittelmeer auf Grund sorgfältiger Erwägungen festgesetzt werde. Sehr traurig sehe es ferner mit den Garnisonen im Mittelmeer und in Ägypten aus. Selbst wenn die englische Flotte im Mittelmeer so stark wie nur irgend denkbar sei, könne es vorkommen, daß Gibraltar oder Malta vorübergehend auf sich allein angewiesen seien. Die Besatzungen in diesen Festungen seien aber so klein, daß sie sich dann unmöglich halten könnten. In Ägypten reichten die englischen Truppen gerade für die Zwecke der Polizei aus, trotzdem doch in einem großen europäischen Krieg damit zu rechnen sei, daß eine feindliche Mittelmeermacht Ägypten überrenne. Aus Indien, wo man mit 75 000 englischen Soldaten 300 Mill. Einwohner in Schach halten müsse, könne nach den innerpolitischen Verhältnissen dieser Kolonie nicht ein Mann freigemacht werden. Daher müßten die Truppen in Ägypten und im Mittelmeer erheblich verstärkt werden. „Diesen Schwierigkeiten jetzt ins Auge sehen, heißt“, so schließt der Verfasser, „den Panzer reparieren, solange es Zeit ist.“

— Kolonien. Im südafrikanischen Parlament erklärte der Premierminister, General Botha, die Verteidigung der Union zur See sei von zwei Ministern bei einem Besuch in England mit den maßgebenden Stellen des Mutterlandes erörtert worden. Der eine Minister sei dann aber vorzeitig zurückgerufen worden, der andere gestorben, so daß die Verhandlungen zu keinem Abschluß gekommen seien. Seitdem ruhe die Frage, da man in Südafrika mit inneren Angelegenheiten überlastet sei. Sie solle später aber wieder aufgenommen werden.

Nach »Morning Post« schlug die australische Regierung vor, ein für eine Reihe von Jahren gültiges Schiffbauprogramm nach deutschem Muster aufzustellen.

— Flottentätigkeit. I. Flotte. Das II. Geschwader und II. Kreuzergeschwader haben von Vigo aus ihre Übungen planmäßig erledigt, nach deren Beendigung die 1. Division des II. Geschwaders die Reise nach dem Mittelmeer angetreten hat. Nach einem 6tägigen Aufenthalt in Gibraltar ist sie am 20. Februar in Malta eingetroffen, wo sie bis Ende des Monats bleibt. Nach einem kurzen Besuch von Korfu und Palermo wird sie bereits am 21. März in Portland zurückerwartet. Die 2. Division des II. Geschwaders liegt auf der Werft, 3 Schiffe zur Jahresreparatur, „Centurion“ wegen erlittener Maschinenhavarie. Auch das II. Kreuzergeschwader hat die spanischen Gewässer verlassen und besucht auf der Heimreise Brest. Das III. Geschwader, das I. Schlachtkreuzergeschwader und die 2. Division des I. Geschwaders erledigten von Portland aus Einzelübungen und verließen am 10. Februar England, um nach Spanien zu gehen. Auf dieser Fahrt lief das III. Geschwader Cherbourg und das I. Schlachtkreuzergeschwader Brest für 6 Tage an. Da die englische Admiralität gebeten hatte, von besonderen Festlichkeiten und Empfängen abzusehen, da diese Besuche nur im Verlauf von Übungsreisen erfolgten, so erging sich die Presse in Vermutungen über angebliche gemeinsame Übungen mit der französischen Marine, die sich bisher jedoch nicht bestätigt haben.

Das III. Kreuzergeschwader ist Anfang Februar in den Heimatshäfen eingetroffen, um nachträglich Weihnachtsurlaub zu erteilen. Das IV. Kreuzergeschwader

wird nach den vorläufigen Bestimmungen dieses Jahr wegen der unsicheren Lage in Mexiko und Westindien zu den Manövern nicht in die Heimat zurückkehren.

Das I. leichte Kreuzergeschwader wird Anfang April mit dem III. Kreuzergeschwader Übungen im Firth of Forth abhalten.

II. Flotte. Das V. Geschwader hat zum erstenmal nach Beendigung der Sommermanöver unter seinem neuen Geschwaderchef seine Übungsfahrten aufgenommen.

— Organisation. Das II. leichte Kreuzergeschwader ist zeitweilig aufgelöst worden. Die zu ihm gehörenden, mit Stammbesatzung in Dienst befindlichen 3 Kleinen Kreuzer sind dem V. Kreuzergeschwader, das bisher nur aus 2 Schiffen bestand, zugeteilt worden.

Die Zusammensetzung des Linienschiffsgeschwaders wird sich im laufenden Jahr nur wenig ändern. Nach Erledigung seiner Probefahrten wird das Linienschiff „Iron Duke" Anfang März in Dienst gestellt und an Stelle des „Neptune" Flaggschiff der Heimatflotte werden. „Neptune" tritt sodann zum I. Geschwader, dem auch das im Mai dienstbereite Linienschiff „Marlborough" als Flaggschiff zugeteilt werden soll. Das dritte Schiff dieser Klasse, die „Benbow", wird erst gegen Ende des Jahres in diesen Verband eintreten können, da es erst im November 1913 von Stapel gelaufen ist. Hierdurch werden im I. Geschwader drei Schiffe, nämlich „Bellerophon", „Temeraire" und „Superb", frei und sollen „Lord Nelson", „Agamemnon" und „Cornwallis" im IV. Geschwader ersetzen, so daß dieser Verband dann aus 4 Dreadnought-Schiffen besteht. Die letztgenannten Schiffe werden benutzt werden, um das VI. und VIII. Geschwader auf je 7 Schiffe zu bringen.

Bei den Kreuzergeschwadern der I. Flotte sind keine Änderungen in der Zusammensetzung zu erwarten.

Bei den aktiven Zerstörerflottillen sind die Boote der „Tribe"-Klasse aus der IV. Flottille in die III. versetzt worden, die in der Neubildung begriffen ist. Dafür werden die in den nächsten Monaten fertig werdenden Zerstörer der „K"- und „L"-Klasse der IV. Flottille zugeteilt werden, um sie wieder auf ihre normale Stärke von 20 Zerstörern zu bringen.

— Personal. Admiral Sir George F. King-Hall, der vor kurzer Zeit als letzter Commander-in-Chief des Mutterlandes in den australischen Gewässern seine Flagge niedergeholt hatte, ist auf eigenen Antrag verabschiedet worden. Man rühmt dem scheidenden Flaggoffizier nach, daß er in der schwierigen Stellung eines englischen Oberbefehlshabers und Beraters der australischen Regierung beim Bau einer eigenen Marine seine Aufgabe mit Umsicht und Takt gelöst habe. Er habe sich nicht nur die Sympathie des australischen Volkes, sondern auch die Anerkennung der Admiralität in hohem Maße erworben.

Infolge dieses Abganges wurden befördert: Vizeadmiral Sir Henry B. Jackson, Chef der Admiralstabsabteilung der Admiralität, zum Admiral, Kontreadmiral Edward E. Bradford zum Vizeadmiral und Kapitän zur See Edmund R. Pears, Inspekteur des Schiffsjungenausbildungswesens, zum Kontreadmiral. Diese Stellung soll infolge der Bildung des Schulgeschwaders in Queenstown und Vermehrung der Schiffsjungenhulks in Zukunft stets mit einem Flaggoffizier besetzt werden.

Die Bestimmungen für die Auswahl von Unteroffizieren der Engine Room Artificer-Laufbahn als Acting Mates (E) mit der Aussicht, in das Ingenieuroffizierkorps übernommen zu werden, sind veröffentlicht worden. Für die im Mai 1914 beginnende Sonderausbildung sollen zunächst 50 Deckoffiziere oder Obermaate mit besonders guten Dienstzeugnissen und nicht über 32 Jahre alt kommandiert werden. Nach dem halbjährigen Besuch des Naval College in Greenwich und Bestehen einer Schlußprüfung werden die erfolgreichen Anwärter in dem Range der Mates (E)

bestätigt und zu ihrer weiteren Ausbildung überetatsmäßig auf seegehende Schiffe verteilt. Sobald sie sich hier die für einen Engineer-Lieutenant erforderlichen Kenntnisse erworben haben, sollen sie bei guten Dienstzeugnissen mit der Beförderung zum Engineer-Lieutenant endgültig in das Offizierkorps übernommen werden. Während für die Mehrzahl hiermit die Laufbahn ihren Abschluß findet, können in Ausnahmefällen einige zu aktiven Commanders ernannt werden, einem Rang, der den anderen nur beim Ausscheiden verliehen wird. Das Gehalt (10 sh täglich) und die reichlichen Ausrüstungsbeihilfen sind dieselben wie für die seemännischen Mates.

Nachdem somit die unteren Dienstgrade der Seeoffizier- und Ingenieurlaufbahn ehemaligen Unteroffizieren offenstehen, sollen nunmehr auch für die Zahlmeisterlaufbahn Erwägungen über die Beförderung von Verwaltungsschreibern im Gange sein.

Nach einer Fachzeitschrift wird das Personal der englischen Marine im Rechnungsjahre 1914/15 um 4000 Köpfe vermehrt werden. 1913/14 brachte bekanntlich eine Vermehrung von 5000 Mann.

— Artillerie. Im Unterhause wiederholte Admiral Lord Beresford den vor einiger Zeit bereits in der Presse erhobenen Vorwurf, daß es falsch gewesen sei, das Schießen auf das Zielschiff »Empress of India« auf tiefem Wasser abzuhalten. Mit dem Sinken des Schiffes seien alle Erfahrungen verloren gegangen. Hierauf entgegnete Mr. Churchill: Es war nicht beabsichtigt, bei dem Schießen auf die »Empress of India« Erfahrungen über die Wirkungen der verschiedenen Geschoßarten zu sammeln. Hierzu war das unmoderne Schiff mit seinem weichen Panzer nicht geeignet. Der Zweck des Schießens war vielmehr, die Feuerleitung und die taktische Verwendung der Artillerie unter dem Ernstfall möglichst angenäherten Bedingungen zu erproben. Das Schiff war so schwimmfähig wie möglich gemacht worden. Damit es, falls es trotzdem sinken sollte, kein Hindernis für die Schiffahrt bilde, hatte man es auf tiefem Wasser verankert. Alle wertvolleren Einrichtungen waren von Bord genommen worden, doch hatte man es der hohen Kosten wegen unterlassen, die unmodernen Geschütze zu entfernen. Die Kosten eines solchen Schießversuches sind hoch, aber unerläßlich für die Kriegstüchtigkeit unserer Flotte. Alle anderen großen Marinen haben sich zu ähnlichen Versuchen gezwungen gesehen.

Der Ersatz der elektrischen Bewegungsmechanismen der schweren Türme auf dem Schlachtkreuzer „Invincible“ wird etwa neun Monate in Anspruch nehmen.

In einem amtlichen Bericht des italienischen Etatsvoranschlages wird die Lebensdauer der englischen 34,3 cm-Drahtkanone L/45 zu 60 Schuß und die der deutschen 30,5 cm-Mantelringrohre L/50 zu 220 Schuß angegeben.

Schlachtkreuzer „Australia“, Flaggschiff der australischen Marine, soll bei seinem ersten Geschützführerpreisschießen folgende Ergebnisse erzielt haben: 30,5 cm-Geschütze: 32 Schuß 21 Treffer. Beste Leistung mit den beiden Geschützen eines Turmes: 8 Schuß 8 Treffer in 2 Min. 18 Sek. 10,2 cm-Geschütze: 96 Schuß 67 Treffer; die beiden besten Leistungen waren: 6 Schuß 5 Treffer in 40 Sek. und in 43 Sek.

— Torpedo- und Unterseebootswesen. Die Torpedoarmierung des Schlachtkreuzers „Tiger“ soll verstärkt werden. Nach allgemeiner Annahme haben die Schlachtkreuzer der „Lion“-Klasse nur zwei Ausstoßrohre.

Die Hebung des am 16. Januar untergegangenen Unterseebootes „A 7“ ist bisher noch nicht gelungen. Die von dem Begleitboot an der vermutlichen Unfallstelle geworfene Boje war verschwunden, als es nach Meldung des Unfalls von Devonport zurückkehrte. Man war daher gezwungen, die Whitsand Bay mit Suchgeräten abzusuchen. Die Versuche blieben jedoch trotz mehrtägigen Arbeitens

und Beschäftigung einer großen Anzahl von Fahrzeugen erfolglos. Schließlich fand man „A 7“ auf 42 m Wasser liegen. Da der Bug etwa 40° nach oben zeigte, während das Heck sich tief eingegraben hatte, befestigte man an einem Augbolzen des Buges eine Stahltrosse und versuchte, es aus dem Mud herauszuziehen. Da die Schlepper sich als zu schwach erwiesen, rief man das Artillerieschulschiff „Exmouth“ herbei und befestigte eine stärkere Troß. Nachdem diese auf dem Linienschiff befestigt und die Maschinen gerade angegangen waren, brach der Augbolzen mit einem Stück der Außenhaut aus dem Bootskörper heraus. Das Boot füllte sich nun vollständig mit Wasser. Seitdem verhinderte schlechtes Wetter eine Fortführung der Arbeiten, die aber vorläufig noch nicht aufgegeben werden sollen. Auf die Angriffe, daß die Boote der „A“-Klasse schwimmende Särge seien, erwiderte der Erste Lord der Admiralität, daß diese Boote für ihre beschränkte Verwendung ebenso sicher seien wie die neueren Klassen, die ständig auf hoher See und in tiefem Wasser gegen schnell manövrierende Flotten und Geschwader operierten. Nach der Zweckmäßigkeit einer vom Bootsinnern aus zu lösenden Boje zur Bezeichnung eines gesunkenen Unterseebootes befragt, führte Mr. Churchill aus, daß man diese Einrichtung häufig in Erwägung gezogen habe. Auf Grund des Gutachtens der verantwortlichen Unterseebootsoffiziere sei aber stets von der Einführung Abstand genommen worden.

Die für die australische Flotte erbauten beiden Unterseeboote „AE 1“ und „AE 2“ sind auf der Werft von Vickers fertiggestellt worden. Die Besatzung von „AE 1“ besteht aus 29 Mann, unter denen 9 Australier sind. Nach Ausbildung der Besatzungen unter Leitung der Portsmouther Unterseebootsschule treten die Boote am 28. Februar mit dem Kreuzer „Eclipse“ die Ausreise an. Im Mittelmeer sollen die Boote abwechselnd geschleppt werden. In Singapore werden sie von einem Kreuzer der australischen Flotte in Empfang genommen. Abmessungen und Armierung sind wie die der englischen „E“-Boote. Der Bau eines weiteren Bootes soll beabsichtigt sein.

— Luftfahrt. Das „Lady of the air“ getaufte Parseval-Luftschiff ist vergrößert worden, so daß die Tragfähigkeit erheblich zugenommen hat. Um eine Verringerung der Geschwindigkeit zu vermeiden, ist gleichzeitig die Maschinenanlage verstärkt worden. Die Hülle hat einen silberfarbenen Anstrich erhalten, so daß sich das Schiff sehr wenig gegen den Himmel abheben soll. Ein Luftschiff gleicher Art ist bei der Parseval-Gesellschaft in Auftrag gegeben. Die Konstruktion der Gondeln soll derart sein, daß das Schiff auch auf das Wasser niedergehen kann. Die Aufstellung von Geschützen ist angeblich vorgesehen.

Die beiden in England zu erbauenden Forlanini-Luftschiffe werden von der Firma Armstrong in Selby am Humber hergestellt werden. Die Länge dieser Schiffe wird mit 72 m angegeben. Sie erhalten 2 Motoren von je 85 bis 100 PS. Dieselbe Firma soll auch ein Starrschiff in Arbeit haben, ohne daß bisher über den Typ etwas bekannt geworden ist. Vickers dagegen beabsichtigt nach Pressenachrichten auf Grund der Erfahrungen mit der verunglückten „Mayfly“ einen eigenen Starrschifftyp zu entwickeln. Ein neues Versuchsschiff befindet sich angeblich in ziemlich fortgeschrittenem Baustadium.

Nach »Times« werden bei Kingsnorth in der Nähe von Hoo am westlichen Ufer des Medway 2 Luftschiffhallen für je 2 Luftschiffe gebaut. Die eine dieser Doppelhallen wird aus Eisen hergestellt und wird über 167 m lang und 30 m hoch, während die andere, aus Holz erbaut, eine Länge von etwa 165 m erhält. Neben den Hallen werden Baracken für Offiziere und Mannschaften errichtet.

Die Admiralität hat 4 Wasserflugzeuge von der Firma Short Brothers in Eastchurch angekauft. Daß sie mit allen Mitteln an der Vervollkommnung der Wasserflugzeuge arbeitet, geht aus Ankauf von Maschinen der verschiedensten Arten im Auslande hervor. So soll sie ein deutsches Arrow-Wasserflugzeug erworben haben, das sich durch seine großen halbkreisförmigen Tragflächen auszeichnet und einen 100 PS Mercedes-Motor hat.

Die Franco-British Aviation Co. beabsichtigt, an einem geeigneten Platz der Südküste Englands eine Fabrik zum Bau von Flugbooten nach dem Lévêque- und Curtiß-Typ zu errichten.

Der Fliegeroffizier Leutnant Seddon hat mit einem Mechaniker als Passagier die Strecke Sheerneß—Portsmouth in etwa $3^1/_2$ Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 96 km in der Stunde ohne Aufenthalt zurückgelegt. Nach $1^1/_2$stündiger Pause setzte er den Flug nach Devonport fort, wo er nach 2 Stunden und 10 Min. anlangte. Der Wind war während des Fluges günstig. Zum Suchen des Unterseebootes »A 7« kam er zu spät, es war kurz vorher aufgefunden worden. Der von ihm benutzte Apparat war ein Maurice Farman-Wasserflugzeug von 70 PS.

Kapitän zur See Longcroft vom Fluggeschwader in Montrose flog auf einem B. E.-Doppeldecker von 70 PS mit Fluggast in $7^1/_4$ Stunden ohne Zwischenlandung etwa 1014 km.

Die Admiralität fährt mit der Unterbringung der Flugstationen in Küstenwachstationen fort. Nachdem in Sheerneß und Cromarty der Anfang gemacht war, ist jetzt auch die Calshot-Flugstation bei Portsmouth in eine in der Nähe befindliche Küstenwachstation übergesiedelt.

Die schon mehrfach verlegte Flugstation im Firth of Forth soll nun endgültig nach Dundee kommen, da am Firth selbst die Windverhältnisse für das Fliegen zu ungünstig seien.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Die Admiralität steht noch in Unterhandlung über den Ankauf von Land zu beiden Seiten der schmalen Einfahrt nach Cromarty. Die dort beabsichtigten Batterien können also erst demnächst begonnen werden.

Im Firth of Forth soll eine Verstärkung des Schutzes der Forth-Brücke und der neuen Hafenanlagen in Rosyth geplant sein. Die vorhandenen Befestigungen sollen nach »Times« durch drei neue mächtige Batterien verstärkt werden, von denen eine auf dem Süd- und eine auf dem Nordufer errichtet werden soll. Die dritte Batterie soll auf die Insel Inchgarvie kommen, auf deren Ende der Mittelträger der Forth-Brücke ruht und auf der bereits eine kleine Batterie vorhanden ist. Die auf der Südseite des Firth gelegene Dalmeny-Batterie soll weiter nach Osten verlegt werden. Auch über eine Befestigung von May Island und eine Verstärkung des äußeren Verteidigungsgürtels sind Gerüchte im Umlauf.

Die Übernahme der gesamten Küstenbefestigungen, die der Armee unterstehen und von ihr ausnahmslos besetzt werden, durch die Marine ist bisher nicht bestätigt worden.

In St. John, Kanada, beabsichtigt die englische Schiffbaufirma Cammell, Laird & Co. aus Birkenhead eine Werft für Kriegs- und Handelsschiffe zu errichten.

Die Admiralität hat angeordnet, daß Schiffe, die nur eine Bodenreinigung auszuführen haben, nicht länger als 4 Tage im Dock liegen sollen.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Das Linienschiff „Marlborough" wird am 5. März seine Probefahrten beginnen.

Das Linienschiff „Centurion" mußte wegen Maschinenschadens aus den spanischen Gewässern in die Heimat zurückkehren und die Werft aufsuchen. Hier hat sich ein umfangreicher Turbinenschaden herausgestellt.

Der Kleine Kreuzer „Nottingham" hat bei der Probefahrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 26,3 kn erreicht. Für kurze Zeit soll er 27,4 kn, nach anderer Quelle sogar 30 kn gelaufen haben. Das Anschießen seiner Geschütze ist zur Zufriedenheit ausgefallen. „Birmingham" hat über 26 kn erreicht, über „Lowestoft" liegen noch keine Nachrichten vor.

Alle drei Schiffe haben als die ersten Kleinen Kreuzer einen dreibeinigen Fockmast, während der Großmast ein Pfahlmast ist.

Stapellauf. Zerstörer „Landrail", Etat 1912/13, bei Yarrow.

Fertiggestellt sind Zerstörer „Porpoise" bei Thornycroft und „Ardent" bei Denny Brothers. Beide »K« („Acasta")-Klasse, Etat 1911/12. Sie sind für die IV. Flottille bestimmt.

— Brennmaterial. Nach »Morning Post« soll die Admiralität mit schottischen Öl-Gesellschaften umfangreiche Lieferungsverträge abgeschlossen haben.

Die Bemühungen, in Schottland außer den Mid-Lothian- und Linligowshire Fields weitere den Abbau lohnende Ölfelder zu entdecken, sind nach den bisherigen Nachrichten erfolglos geblieben.

In Zukunft wird in alle neuen Ölkonzessionen in England und in den Kolonien die Verpflichtung aufgenommen werden, in Kriegszeiten auf entsprechende Aufforderung hin ausschließlich für die Admiralität zu liefern.

Daß der augenblickliche Vorrat an Öl sehr knapp ist und alle Schiffe und Zerstörer sich der äußersten Sparsamkeit im Ölverbrauch befleißigen müssen, wie im letzten Heft erwähnt, wird in der englischen Presse bestätigt. Eine Besserung soll erst mit der Rückkehr normaler Verhältnisse in Mexiko zu erwarten sein.

— Armierte Handelsdampfer. Die Ende Dezember von der Admiralität veröffentlichte Liste der armierten Handelsdampfer weist 29 Fahrzeuge auf. Die Armierung besteht aus zwei am Heck aufgestellten 12 cm-Geschützen.

— Schiffsverkäufe. Nicht weniger als 24 Kriegschiffe sind augenblicklich zum Verkauf gestellt. Unter ihnen befinden sich 4 Linienschiffe und 9 Kleine Kreuzer. Die letzteren sind zumeist erst vor kurzem aus dem Auslandsdienst zurückgezogen. Das alte Linienschiff „Royal Oak" wurde für 745 000 ℳ verkauft.

Wg.

✠

Vereinigte Staaten von Amerika. Allgemeines. Präsident Wilson hat das im März 1912 von Präsident Taft erlassene Waffenausfuhrverbot nach Mexiko aufgehoben. Diese Maßregel bedeutet eine offene Begünstigung der Aufständischen und gewissermaßen ihre Anerkennung als kriegführende Partei. Als Begründung für die Aufhebung des Verbots führt der Präsident die Lieferung japanischer Waffen an die Anhänger Huertas an.

Kontreadmiral Cowles, Chef der Pazifischen Flotte, hat den Gouverneur Riveros und den General Iturbe, beides mexikanische Konstitutionalisten, mit ihren Stäben auf dem Panzerkreuzer „Pittsburgh" empfangen und mit 16 Schuß salutieren lassen.

Ein weiterer Schritt der Vereinigten Staaten ist die Verlegung des 400 Mann starken Seebataillons von Panama nach Vera Cruz. Die Seesoldaten sind an Bord der „Minnesota" am 26. Januar dort eingetroffen; sie sind auf die Linienschiffe „Kansas" und „Virginia" und den Kreuzer „Chester" verteilt worden und sollen das Landungskorps verstärken. Der Stab des Bataillons ist auf „Minnesota"

geblieben. Die Zahl der in den mexikanischen Gewässern liegenden amerikanischen Linienschiffe wächst noch.

Ostküste. In Vera Cruz: Linienschiffe „Minnesota“, „Connecticut“ und „Kansas“, Kanonenboot „Dolphin“, Flottenkohlendampfer „Proteus“, Kleiner Kreuzer „Chester“.

In Tampico: Lazarettschiff „Solace“, Hilfskreuzer „Culgoa“, Linienschiffe „Virginia“, „Nebraska“ und „Georgia“, „Rhode Island“, das Flaggschiff des Kontreadmirals Fletcher.

Westküste. In Manzanillo: Panzerkreuzer „Pittsburgh“.

In Mazatlan: Geschützter Kreuzer „New Orleans“, Geschützter Kreuzer „Raleigh“, Flottenkohlendampfer „Nanshan“.

In San Blas: Kanonenboot „Yorktown“.

Wegen der auf Haiti ausgebrochenen Revolution liegt Kanonenboot „Nashville“ im Cape Haytian, Linienschiff „South Carolina“ und Torpedoschulschiff „Montana“ in Port au Prince und Kanonenboot „Eagle“ in Gonaives auf Haiti.

— Marinepolitik. Der Kongreß ist am 12. Januar wieder zusammengetreten. Die Marineausschüsse beider Häuser beschäftigen sich mit dem Jahresbauplan, einem Gesetzentwurf über die Marinemiliz und dem Personalgesetz.

Marinesekretär Daniels hat vor dem Marineausschuß des Repräsentantenhauses den von ihm eingereichten Jahresbauplan von 2 Linienschiffen, 8 Torpedobooten und 3 Unterseebooten persönlich dargelegt und dabei erklärt, daß dieses Programm die Mindestzahl der für die Sicherheit der Vereinigten Staaten nötigen Neubauten bedeute und daß er nicht widersprechen werde, wenn der Kongreß nach dem Vorschlage des General Board 4 Linienschiffe bewilligen wolle. Der Marinesekretär ging dann auf die Einzelheiten seines Jahresberichts ein und betonte besonders seine Ersparnisse bei den Geschoßbeschaffungen durch Steigerung des Wettbewerbes und Vergebung der Aufträge an die mindestbietenden Firmen. Er gab an, allein bei den 35,6 cm-Geschossen 4,25 Mill. ℳ gespart zu haben.

In einer stürmisch verlaufenen Sitzung des Marineausschusses des Repräsentantenhauses erklärte Kontreadmiral Vreeland von der strategischen Abteilung, wenn die Vereinigten Staaten nicht jährlich vier Linienschiffe bauten, würde Japan bald eine überlegene Flotte haben und leicht imstande sein, die Philippinen, Hawaii, Alaska und den Panamakanal zu nehmen, sowie im kalifornischen Streit Ansiedlungsbedingungen zu diktieren.

Marineunterstaatssekretär Franklin Roosevelt hielt bei einem Festmahl in New York eine Rede, in der er die Regierung beschuldigte, durch Verbreitung der Angabe, die Vereinigten Staaten hätten 36 Linienschiffe fertig und im Bau, das Volk über die eigentliche Stärke der Marine zu täuschen. „In Wirklichkeit ist heute unsere erste Kampflinie nur 16 Schiffe stark. Ist diese zerstört, so ist es einem Feinde auch mit geringen Streitkräften möglich, an unserer Ostküste festen Fuß zu fassen; zwar haben wir noch Küstenbefestigungen, aber von der ganzen 2000 sm langen Ostküste sind nur 200 sm geschützt.“

— Flottentätigkeit. Die 1. Division der Atlantischen Flotte und Linienschiff „South Carolina“ sind am 10. Januar unter dem Flottenchef Kontreadmiral Badger nach dem Winterübungsplatz bei Guantánamo auf Kuba in See gegangen. Unterwegs fanden Kesselreinigungen, strategische Manöver, Abkommschießen und Übungen in der Abwehr von Unterseebooten statt. Da in Guantánamo die Pockenkranken des Linienschiffes „Ohio“ ausgeschifft worden sind, haben die Schiffe sich erst bei Culebra aufgehalten und dort mit der Marineinfanterie gemeinsame

Übungen abgehalten und sind Ende Januar in Guantánamo eingetroffen. Die Übungen werden bis Mitte März dauern.

Auf den Werften liegen folgende Schiffe:

Von der 1. Division:	„Arkansas"	in Brooklyn.	Von der 2. Division:	„New Hampshire"	in Norfolk.
	„North Dakota"	„ „		„Vermont"	„ „
Von der 2. Division:	„Michigan"	„ „	Von der 3. Division:	„New Jersey"	„ Boston.
	„Louisiana"	„ Norfolk.			

Die Schlagfertigkeit der Atlantischen Flotte ist also zur Zeit sehr gering.

Die 3. und 4. Division liegen in mexikanischen Häfen.

Die Torpedobootsflottille wird der Flotte nachfolgen und sich bei Culebra mit ihr vereinigen.

Das auf der Rückkehr von der Europareise havarierte Linienschiff „Vermont" ist beim Eintreffen in Norfolk sofort ins Dock gegangen. Da aber das begleitende Linienschiff „Delaware" meldete, daß ihre Schrauben untersucht werden müßten, und da nur ein Trockendock in Norfolk ist, mußte „Vermont", deren Reparatur mehrere Wochen dauern wird, vor Beginn der Arbeiten wieder ausdocken, um das Dock für „Delaware" freizumachen. Da auch die „Louisiana" wegen ihrer Grundberührung in Vera Cruz und ferner „New Hampshire" ebenfalls gedockt werden müssen, ist die Reparatur der „Vermont" auf längere Zeit hinausgeschoben worden. Diese Schwierigkeiten zeigen den Dockmangel in Norfolk.

An Stelle des Kreuzers „Dixie", der jahrelang Flottillenfahrzeug der Atlantischen Torpedobootsflottille gewesen ist, hat der geschützte Kreuzer „Birmingham" die Flagge des Flottillenchefs geheißt. „Dixie" bleibt als Tender der Atlantischen Torpedobootsflottille zugeteilt.

— Personal. Kontreadmiral Cottmann, Oberwerftdirektor in Puget Sound, tritt am 13. Februar in den Ruhestand. In die dadurch freiwerdende Stelle wird Kapitän zur See Rogers, Oberwerftdirektor in Portsmouth, aufrücken.

Als Nachfolger für Admiral Nicholson, Chef der Asiatischen Flotte, war Kontreadmiral Howard bestimmt worden. Wegen der Vorfälle beim Karabaofestessen, dessen Präses Admiral Howard war, ist dieser Befehl aber dahin geändert worden, daß Admiral Cowles das Kommando der Asiatischen Flotte erhält, während Admiral Howard die Pazifische Flotte übernimmt. Der Marinesekretär sagte, daß dieser Kommandowechsel keine Bestrafung für Admiral Howard sein solle; die Regierung wolle aber nicht einen Admiral nach den Philippinen senden, der gezeigt habe, daß er mit der Politik der Regierung in den Philippinen nicht einverstanden sei.

— Schiffsmaterial. Das Konstruktionsbureau in Washington soll Pläne für das neue Linienschiff „Nr. 40" vorbereiten, dessen Abmessungen seien: Länge 228,6 m, Breite 30,5 m, Tiefgang 8,5 m; zwölf 35,6 cm-K., einundzwanzig 15,2 cm-K.; Panzergürtel von 431,8 mm, Turmpanzer von 406 mm Dicke. Die Kosten seien auf 85,7 Mill. ℳ veranschlagt.

Bei einem Verhör vor dem Marineausschuß des Repräsentantenhauses hat Kontreadmiral Griffin, Chef der Maschinenabteilung des Marineamts, Angaben über die beiden Schwerölmaschinen gemacht, die auf der New Yorker Staatswerft für das Heizölschiff „Maumee" gebaut werden. Sie sind vom Nürnberg-Typ und haben je 2500 PS. Der Nürnberg-Typ ist gewählt, weil bei Dieselmotoren allein die Pläne die gesamte bewilligte Summe von 1,06 Mill. ℳ gekostet hätten. Der Admiral spricht sich dann über die verschiedenen Vorteile von Kolbenmaschinen und Turbinen aus und erwähnt, daß in der Marine jetzt allgemein die Ansicht verbreitet sei, daß für Geschwindigkeiten über 21 kn die Turbine, darunter die Kolbenmaschine vorzuziehen ist. Ein Vorteil, den die elektrische Turbinenübertragung mit der

Kolbenmaschine gemeinsam habe, sei der volle Wirkungsgrad bei Rückwärtsgang, während die reine Turbine nur 50 v. H. Wirkung bei Rückwärtsgang habe. Der Admiral tadelt, daß in der Marine der Vereinigten Staaten die Heizräume bei Ölfeuerung kleiner gebaut würden als bei Kohlenfeuerung; man würde dadurch in eine schwierige Lage kommen, wenn einmal aus irgendeinem Grunde die Ölzufuhr unterbrochen würde. Der Aktionsradius eines Schiffes mit reiner Ölfeuerung sei um 40 bis 50 v. H. größer als der eines Schiffes mit Kohlenfeuerung. Der Ankauf von Ölfeldern in Kalifornien sei nicht zum Abschluß gekommen, da die dorthin entsandte Kommission ihr Gutachten dahin abgegeben habe, daß die Marine besser tun würde, wenn sie ihr Öl aus Rückständen (Gasolin und Paraffin) selbst herstellte. Auch die Verhandlungen über den Ankauf der Ölfelder bei Oklahoma hätten sich zerschlagen. Die Frage, ob sich die Kohlenfelder in Alaska für Marinezwecke eignen, sei noch nicht geklärt.

— Unglücksfälle. Am 28. Januar brach auf dem geschützten Kreuzer „Birmingham" Feuer aus, das einen Teil der Vorräte zerstörte. Menschen wurden nicht verletzt.

Auf dem Torpedoboot „Roe" explodierte ein Öltank, wodurch ein Heizer schwer verletzt wurde.

Auf der Fahrt von Mexiko nach Portsmouth, N. H., verlor der geschützte Kreuzer „Tacoma" durch Bruch der Schraubenwelle die Backbordschraube. Das Schiff lief Newport als Nothafen an, ging aber, nachdem dort festgestellt worden war, daß der Schiffskörper unverletzt war, mit der Steuerbordmaschine nach Portsmouth weiter.

— Schiffsartillerie. Der Staatssekretär hat folgende Aufträge auf Geschoßlieferungen erteilt:

Firma	Panzergranaten				Granaten			
	35,6 cm		30,5 cm		12,7 cm		10,2 cm	
	Anzahl	Preis pr. St. M	Anzahl	Preis pr. St. M	Anzahl	Preis pr. St. M	Anzahl	Preis pr. St. M
Crucible Steel Co.	1200	1339	—	—	—	—	—	—
Bethlehem Steel Co.	2400	1360	—	—	18 000	37	12 000	23
Midvale Steel Co.	600	1420	1800	701	—	-	—	—
E. W. Bliß Co.	—	—	—	—	6000	36	—	—

Die Aufträge auf 35,6 cm- und 12,7 cm-Geschosse wurden nicht an den Niedrigstbietenden vergeben, sondern unter mehrere Firmen verteilt, da die Firmen nur einen Teil der geforderten Geschosse herzustellen sich erboten hatten.

Vor dem Marineausschuß des Repräsentantenhauses sprach Kontreadmiral Strauß über die Erfahrungen der Vereinigten Staaten mit dem Scottschen firing director. Die Abgabe von Salven aus den schweren Geschützen unter Leitung von einer Stelle aus sei erprobt worden, doch wurde dieses Schießverfahren weder so genau noch so zufriedenstellend befunden, wie das sonst in der amerikanischen Marine übliche. Ungeachtet dieses Ergebnisses sei man entschlossen, neue Versuche nach dem Scottschen System auf dem Linienschiff „North Dakota" anstellen zu lassen.

— Küstenartillerie. Die gesamte Küstenverteidigung ist neu organisiert worden. Die Küste ist in Abschnitte eingeteilt worden, von denen jeder fünf oder

sechs Forts umfaßt und »Coast Defense« genannt wird. Dem Chef einer »Coast Defense« sind die Kommandanten der Forts unterstellt.

— Torpedowesen. Zerstörer „Aylwin" und „Benham" sind abgenommen und am 17. und 20. Januar 1914 in Dienst gestellt worden. Die Boote treten zur 7. Halbflottille der Atlantischen Torpedobootsflottille.

Das Marineamt beabsichtigt, an der Nordpazifischen Küste bei Port Orchart Bay (Wash.) auf der Halbinsel Keyport Land für eine Torpedoreparatur- und Versuchsstation zu erwerben.

— Unterseebootswesen. Unterseeboot „G 4" ist am 22. Januar in Philadelphia in Dienst gestellt worden. Die III. Unterseebootshalbflottille der Atlantischen Flotte ist nun auf drei Boote aufgefüllt.

Es fehlt noch „G 3", das bei der Lake Co. in Bridgeport im Bau war, aber von der Marine zur Fertigstellung übernommen worden ist, weil die Lake Co. am 30. Dezember wegen Geldschwierigkeiten den Betrieb einstellte. Ein Ausschuß ist zur Untersuchung und Vorbereitung einer Reorganisation der Fabrik ernannt worden. Man hofft, das nötige Kapital zusammenzubringen, um die drei anderen Unterseebootsneubauten der Firma überlassen zu können.

Die I. Unterseebootshalbflottille, Boote „C 1 bis 5", die im Dezember nach Colon geschickt worden waren, um dort als Schutz des Panamakanals stationiert zu bleiben, hat die 700 sm lange Strecke von Guantánamo bis Cristobal in 5 Tagen zurückgelegt. Obwohl das Wetter sehr schlecht war, konnte die Marschgeschwindigkeit von 6 kn dauernd aufrechterhalten werden. Die Besatzungen sind in bester Verfassung angekommen, die Ölvorräte waren nur zur Hälfte verbraucht.

— Flugwesen. Als Hauptflugstützpunkt ist Pensacola vom Marinesekretär auf Grund des Vorschlages eines besonderen Ausschusses bestimmt worden. Das Personal und Material der Flugstation Annapolis wird dorthin übergeführt werden; Linienschiff „Mississippi" von der Atlantischen Reserveflotte ist als Mutterschiff in Pensacola stationiert worden. Ein Fliegeroffizier ist als Referent auf „Mississippi" kommandiert. Ferner wird eine Fliegerschule dort gebaut.

— Funkentelegraphie. Als Platz für die bewilligte Großstation an der kalifornischen Küste ist San Diego ausgewählt worden. Der für die Großstation ausgewählte Ort liegt etwa 7 km von San Diego und 20 km von der Küste entfernt auf einer 150 m hohen Anhöhe, die La Chollas Heights genannt wird.

— Panamakanal. Oberst Goethals, Chefingenieur des Panamakanals, ist zum Militärgouverneur der Kanalzone ernannt worden. Er tritt sein Amt am 1. April d. Js. an, wenn die Isthmian Canal Commission zu bestehen aufhört.

v. Selchow.

✤

Frankreich. Der Marineetat 1914 und der Gesetzentwurf über einmalige Ausgaben für Armee und Marine im Interesse der Landesverteidigung. Anfang Februar nahmen die Kammerverhandlungen über den Marineetat ihren Anfang. Er setzt sich folgendermaßen zusammen:

	Zentralbehörden	4,1	Mill. ℳ
Kapitel 1	Kriegshäfen, Flottenstützpunkte	12,3	„
„ 2	Schwimmendes Material der Kriegshäfen	1,4	„
„ 3	Schulen an Bord und an Land	15,1	„
„ 4	Marine-Intendantur	15,8	„
„ 5	Gesundheitsdienst	5,0	„
„ 6	Neubauten	154,3	„
„ 7	Artillerie und Pulver	85,8	„
„ 8	Vermessung usw.	10,3	„
„ 9	Indiensthaltung der Hochseeflotte	59,6	„
„ 10	„ „ Reserveschiffe	2,3	„
„ 11	Küstenwachdienst usw.	9,6	„
„ 12	Verschiedenes	11,4	„
	Summe	387,0	Mill. ℳ
	Dazu kommen noch für geplante Gehaltsaufbesserung, Besserstellung der Unteroffiziere usw.	4,3	„
	also eine Gesamtetatssumme von	391,3	„

Nach dem Flottengesetz von 1912 werden außerordentlich noch gefordert bei:

Kapitel 6	66,8	Mill. ℳ
„ 7	25,4	„
„ 8	17,2	„
also Gesamtausgaben für 1914	500,7	Mill. ℳ

Es hat sich herausgestellt, daß die im Flottengesetz von 1912 angeordnete Verrechnung der Ausgaben für die allgemeine Finanzlage nicht günstig ist. Deshalb ist jetzt ein Gesetzentwurf eingebracht worden über eine Neuregelung der durch das Flottengesetz festgesetzten Jahresbeträge und über eine einmalige Ausgabe für Armee und Marine im Interesse der Landesverteidigung.

Als Hauptpunkt dieses neuen Gesetzentwurfes muß hervorgehoben werden, daß die Regierung auf dem Standpunkt steht, daß das Flottengesetz von 1912 nur bis zum Jahre 1917 den Bedürfnissen Frankreichs Rechnung trägt. (Vgl. Januarheft, Marinepolitik, S. 210 und 211.)

Im einzelnen behandelt der Gesetzentwurf die finanziellen Fragen. Er stellt es als unbedingt erforderlich hin, daß bei Einbringung eines neuen Flottengesetzes die durch das alte entstandenen Ausgaben gedeckt sind, was nach den bisherigen Bestimmungen nicht ohne weiteres gewährleistet zu sein scheint.

Bei Bewilligung des Flottengesetzes vom Jahre 1912 wurden als voraussichtliche Kosten des Gesetzes 1124 Mill. ℳ angesetzt, die folgendermaßen verteilt werden sollten:

1912	128 Mill. ℳ	1916	144 Mill. ℳ
1913	136 „ „	1917	144 „ „
1914	140 „ „	1918	144 „ „
1915	144 „ „	1919	144 „ „

Durch den unvorhergesehenen Ersatz der „Liberté“ wurde in den ersten Jahren der Voranschlag überschritten. Die Hoffnung, daß Ersparnisse in den späteren Jahren die anfänglichen Überschreitungen decken würden, erfüllte sich nicht; im Gegenteil, unvorhergesehene Ausgaben und die allgemeine Preissteigerung führten von Jahr zu Jahr zur Vermehrung der Kosten. Eine Überschreibung auf den nächstjährigen Etat konnte also nicht stattfinden, und man ermächtigte den Marineminister, die Mehrausgaben durch kurzfristige Schuldscheine zu decken.

Der jetzt den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegte Gesetzentwurf sieht eine Neuregelung der Etatswirtschaft in folgender Weise vor: Es wird jährlich vom Finanzminister eine gewisse Summe (compte spécial) festgesetzt, durch die besondere, nicht im Flottengesetz vorgesehene Ausgaben gedeckt werden sollen.

Diese Ausgaben sollen sich im Jahre 1914 erstrecken auf:

Bau der drei Aufklärungsschiffe	57 Mill. *M*
Verbesserung der Hafen- und Werftanlagen	1,6 „
Schiffsartillerie	25,4 „
Anlegung von Flottenstützpunkten, Luftschiffhallen usw.	17,2 „
Marine-Luftfahrwesen	6,8 „
zusammen	108,0 Mill. *M*

Zu berücksichtigen ist, daß die Mittel für das im Jahre 1914 auf Stapel zu legende Linienschiff „Béarn", 48 Mill. *M*, durch besonderes Gesetz bewilligt worden sind.

Um in Zukunft Etatsüberschreitungen nach Möglichkeit zu vermeiden, sieht der Gesetzesentwurf außerdem eine Heraufsetzung der durch das Flottengesetz von 1912 ursprünglich festgesetzten jährlichen Etatsmittel vor, und zwar

für 1914	von 140 Mill. *M*	auf 156 Mill. *M*	(+ 16 Mill. *M*)
„ 1915	„ 144 „ „	„ 168 „ „	(+ 24 „ „)
„ 1916	„ 144 „ „	„ 176 „ „	(+ 32 „ „)
„ 1917	„ 144 „ „	„ 184 „ „	(+ 40 „ „)
		für 4 Jahre zusammen	112 Mill. *M*

Dieser Vorschlag soll wahrscheinlich im Anschluß an die Etatsverhandlungen beraten werden.

Auf die Anfrage einiger Abgeordneten wegen Entblößung der Westküste erklärte der Marineminister, daß die Verteidigung der atlantischen Küsten durch Unterseeboote, Flugzeuge und Luftschiffe sichergestellt werden würde. Zahlreiche Küstensignalstationen müßten eine schnelle und sichere Nachrichtenübermittlung gewährleisten. Die allgemeine politische Lage bedinge eine möglichst starke Konzentration der Hochseestreitkräfte im Mittelmeer. Wenn man den Unterseebooten genügend starke Stützpunkte in den Küstenbefestigungen gäbe, so würden sie wohl imstande sein, den Schutz der Westküste zu übernehmen. Deshalb müsse man mit der begonnenen Entfestigung aufhören. Er werde sich mit dem Kriegsminister in Verbindung setzen und einen Gesetzesvorschlag einbringen, der die Errichtung solcher durch Artillerie gedeckter Stützpunkte für die Unterseeboote vorsähe. Ferner führte der Marineminister aus, daß man den Werften für ihre Leistungen volle Anerkennung zollen müsse.

Die ersten Kapitel des Marineetats wurden ohne Debatte angenommen. Es besteht die Absicht, die Etatsberatungen sehr zu beschleunigen und Kapitel, die gegen das Vorjahr keine nennenswerten Änderungen aufweisen, nach Möglichkeit gar nicht zu beraten, sondern ohne weiteres anzunehmen.*)

— Flottentätigkeit. Wie »Le Matin« meldet, werden im Admiralstab Pläne für große Flottenmanöver ausgearbeitet, die unter Leitung des Vizeadmirals Boué de Lapeyrère Ende Mai oder Anfang Juni im Mittelmeer abgehalten werden sollen. Für diese Manöver sind im Gegensatz zu früheren Jahren 1,6 Mill. *M* im Etat besonders vorgesehen.

Am 10. Februar hat Vizeadmiral Auvert seine Flagge als Chef des I. leichten Geschwaders im Mittelmeer nach zweijähriger Kommandozeit niedergeholt. Diese Stellung ist nicht neu besetzt worden, sondern mit Rücksicht auf die häufige Verwendung der Kreuzer im militärpolitischen Dienst sind jetzt zwei selbständige Kreuzerdivisionen gebildet, die dem Chef der Hochseeflotte unmittelbar unterstehen.

1. Division:	2. Division:
Chef: Kontreadmiral de Sugny	Chef: Kontreadmiral Sénès
Panzerkreuzer „Waldeck Rousseau"	Panzerkreuzer „Léon Gambetta"
„ „Edgar Quinet"	„ „Jules Ferry"
„ „Ernest Renan"	„ „Victor Hugo"

*) Inzwischen ist der Marineetat durchberaten und ohne wesentliche Änderungen angenommen worden.

— Personal. In Paris starb der Vizeadmiral a. D. Germinet. Als Chef des Mittelmeergeschwaders trug er besonders zur Hebung der Disziplin in der französischen Marine bei. Er gilt in Marinekreisen als Reformator der Geschwadertaktik. 1908 wurde er wegen zu ausführlicher Mitteilungen über den Zustand der Verproviantierung vom Marineminister Clémenceau seines Amtes als Geschwaderchef enthoben, später aber von Delcassé wieder in den Obersten Marinerat berufen.

Die folgenden Zusammenstellungen enthalten die seit dem 1. Dezember 1913 zu zahlenden Gehaltssätze in Franken; sie bedeuten eine Besserstellung der Offiziere.

1. Seeoffiziere, Ärzte, Zahlmeister, Ingenieure.

Dienstgrad		Gehalt an Bord		Gehalt an Land		Gehalt en résidence
Seeoffiziere, Ärzte, Zahlmeister	Ingenieure	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 1	Nr. 2	
Vizeadmiral	Mécanicien général I. Cl.	20 772	24 552	18 900	37 800	16 920
Kontreadmiral	Mécanicien général II. Cl.	13 860	16 380	12 600	25 200	11 520
Kapitän zur See	Mécanicien inspecteur I. Cl.	10 674	12 294	9 846	18 558	9 054
Fregattenkapitän	Mécanicien inspecteur II. Cl.	8 784	10 116	8 100	15 300	7 380
Korvettenkapitän 2. Stufe	Mécanicien en chef I. Cl.	7 668	8 892	7 056	13 068	6 336
" 1. "	Mécanicien en chef II. Cl.	7 146	8 226	6 606	12 618	5 886
Kapitänleutnant 4. "	Mécanicien principal I. Cl. 4. Stufe	6 516	7 488	6 012	11 376	5 382
" 3. "	Mécanicien principal I. Cl. 3. "	5 850	6 750	5 382	10 026	4 860
" 2. "	Mécanicien principal I. Cl. 2. "	5 292	6 120	4 860	9 000	4 338
" 1. "	Mécanicien principal I. Cl. 1. "	4 698	5 454	4 338	7 974	4 248
Oberleutnant zur See 4. "	Mécanicien principal II. Cl. 4 Stufe	4 608	5 292	4 248	7 884	3 870
" 3. "	Mécanicien principal II. Cl. 3. "	4 194	4 806	3 870	7 290	3 582
" 2. "	Mécanicien principal II. Cl. 2. "	3 870	4 410	3 582	6 786	3 294
" 1. "	Mécanicien principal II. Cl. 1. "	3 546	4 050	3 294	6 282	3 060
Leutnant zur See 2. "	—	3 312	3 780	3 060	5 940	—
" 1. "	—	2 862	3 294	2 646	5 058	—

2. Officiers des équipages de la Flotte.

Dienstgrad	Gehalt an Bord		Gehalt an Land		Gehalt en résidence
	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 1	Nr. 2	
Officiers principaux (wenn 4 Jahre im Dienstgrad)	7668	8892	7056	13 068	6336
Officiers principaux (wenn noch nicht 4 Jahre im Dienstgrad)	7146	8226	6606	12 618	5886
Officiers I. Cl.	5994	6930	5526	10 314	5004
" II. Cl.	5436	6300	5004	9 288	4392
" III. Cl.	4752	5472	4392	8 172	3654
" IV. Cl.	3942	4518	3654	6 930	3294

Im allgemeinen ist dazu zu bemerken, daß das Gehalt Nr. 1 das gewöhnliche Gehalt bedeutet, während das Gehalt Nr. 2 an Offiziere in besonderen Stellungen, wie Stäben usw., gezahlt wird. Das Gehalt der Ingenieure ist in den unteren Dienstgraden an Bord etwas höher als das der Seeoffiziere. Da der Unterschied aber nur gering ist, ist er in der Tabelle nicht berücksichtigt worden. An Land und en résidence libre beziehen die Ingenieure das gleiche Gehalt wie die Seeoffiziere. Die résidence libre wird jedem Offizier nach Ablauf eines Bordkommandos gewährt, sie ist gewissermaßen als Erholungsurlaub anzusehen.

Die Zusammenstellung 2 umfaßt das Gehalt für die aus dem Unteroffizierstand hervorgehenden Offiziere. Ein Gesetzesvorschlag über dieses neu zu bildende Korps liegt bereits seit zwei Monaten der Kammer vor, ist aber noch nicht beraten worden. Das Gesetz umfaßt kurz folgende Punkte: Um dem Offiziermangel namentlich in den unteren Stellen abzuhelfen, können geeignete Deckoffiziere nach einer bestimmten Dienstzeit zu Offizieren befördert werden (officiers du corps des équipages de la flotte); diese Offiziere sollen die Offiziere der corps navigants (Seeoffiziere und Ingenieure) in ihrem Dienst unterstützen. Bezüglich der Rangklassen usw. sind noch keine Bestimmungen getroffen worden. Sobald der Vorschlag Gesetz geworden ist, wird auf Einzelheiten näher eingegangen werden.

— Einstellung von Eingeborenen. Die Einstellung von freiwilligen Eingeborenen in die Marine, welche durch ein Gesetz aus dem Jahre 1906 geregelt worden ist, scheint den damals gestellten Erwartungen bisher nicht entsprochen zu haben. Die Eingeborenen werden eingestellt mit der Aussicht auf Beförderung zum Unteroffizier. Die Absicht, daß ein Farbiger Vorgesetzter von Weißen würde, lag nicht vor, sondern in dem Gesetz hieß es: „Auf je sechs Eingeborene kommt ein farbiger Unteroffizier.“ Im ganzen sind augenblicklich nur 20 Eingeborene in der Marine vorhanden, und da von diesen der größte Teil jetzt zur Beförderung heransteht und somit keine genügende Verwendung für sie in der Marine gefunden werden kann, hat der Marineminister verfügt, die in die Marine eingestellten Eingeborenen allmählich in das Corps des Baharia zu überführen, wo sie Aussichten auf Beförderung haben. Das Corps des Baharia wurde 1903 gebildet; es ergänzt sich aus eingeborenen Seeleuten von Algier und Tunis, die in erster Linie auf den in Marokko und an der nordafrikanischen Küste stationierten Schiffen verwendet werden. Die Rechte und Pflichten dieser Truppe sind im allgemeinen den in der Marine geltenden Bestimmungen entsprechend. Da sie Seeleute von Beruf sind, werden sie wie »inscrits« behandelt. Ihren nationalen Eigentümlichkeiten hinsichtlich Religion, Verpflegung usw. soll im weitesten Maße Rechnung getragen werden.

— Schiffsmaterial. Nachdem die Bugetkommission die für das Jahr 1914 geplanten drei 6000 t-Kreuzer gestrichen hatte, berief Marineminister Monis den Obersten Marinerat, um mit ihm die zu treffenden Maßnahmen zu beraten. Der Marineminister gab im Laufe der Verhandlungen zu, daß auch ihm die Summe von 15,2 Mill. *M* für ein 6000 t-Schiff reichlich hoch schiene und daß man mit 3000 t-Aufklärungsschiffen, welche als Torpedobootsgeleitschiffe zu verwenden wären, auskommen könne. Der daraufhin eingebrachte Vorschlag, drei solcher Schiffe zu bauen, wurde von der Budgetkommission angenommen. Die Pläne sind noch nicht bekannt geworden. Ferner setzte der Marineminister dem Obersten Marinerat auseinander, daß die Pläne der 1915-Linienschiffe noch einer genauen Prüfung bedürften. Bevor nicht in verschiedenen Hauptpunkten eine Berichtigung durchgeführt wäre, könnte er keine Lieferungsaufträge unterzeichnen, wie sehr auch die Admiralität darauf dränge, daß Ende dieses Jahres, spätestens Anfang 1915, zwei dieser Großkampfschiffe in Auftrag gegeben würden.

»Le Yacht« bringt über das in Lorient im Bau befindliche Linienschiff „Gascogne“ („Bretagne“-Klasse, dienstbereit wahrscheinlich 1915) folgende Angaben:

Das Schiff erhält nur einen Mast, der zwischen dem hinteren Schornstein und mittleren Turm stehen soll. (Armierung zwölf 34 cm-Geschütze in 3 Vierlingstürmen.)

Die beiden Ruder werden durch elektrische Rudermaschinen angetrieben, die so eingerichtet sind, daß eine Maschine beide Ruder bewegen kann.

An Booten erhält „Gascogne“: 3 Motorboote von 11 m Länge, zwei 10 m lange Dampfboote, zwei 13 m lange Ruderbarkassen, zwei 11 m lange Arbeitsboote

(Ruderpinnassen?), zwei 8,5 m lange Kutter als Rettungsboote und 6 kleinere etwa 5 m lange Boote. Zum Aus- und Einsetzen dienen zwei Kräne mit elektrischer Bootsheißmaschine. Hiermit scheinen in Frankreich gute Erfahrungen gemacht zu sein, das Aussetzen der Boote auf der „Jean Bart"-Klasse dauert 2 Minuten.

Die Verteilung und Ausstattung der Offizierkammern und Wohnräume soll viel zweckmäßiger sein als auf den älteren Schiffen. Die nur mit Oberlicht versehenen Mittschiffskammern kommen ganz in Fortfall, jede Kammer erhält mindestens ein Seitenfenster. Das Schiff hat als Wohnräume für einen Admiral und außerdem für den Chef des Stabes der Flotte, den Chef des Stabes des Geschwaders und den Kommandanten je eine aus drei Kammern und Bad bestehende Wohnungseinrichtung. Der I. Offizier und der Rollenoffizier bekommen jeder ein Bureau neben ihrer Kammer.

Außerdem sind noch sieben Bureauräume für Flotten-, Geschwader- und Schiffsstab vorgesehen.

Über die der „Normandie"-Klasse folgenden 4 Schiffe „Tourville", „Duqesne", „Lille" und „Lyon" schreibt »Le Yacht«: Deplacement 29 500 t. Länge 190 m, Breite 29 m. Geschwindigkeit 23 kn bei 44 000 PS. Armierung: sechzehn 34 cm-Geschütze in 4 mittschiffsstehenden Vierlingstürmen, achtundzwanzig 14 cm-Geschütze in Kasematten. Panzerstärke 350 mm. Ferner erhalten die Schiffe eine besonders erprobte Unterwasser-Zelleneinteilung.

— **Besatzungsetat der „Jean Bart"-Klasse.** Der Mannschaftsbesatzungsetat der Schiffe der „Jean Bart"-Klasse setzt sich folgendermaßen zusammen:

10 Oberdeckoffiziere
24 Deckoffiziere
81 Obermaate
197 Maate
306 Gemeine mit Spezialausbildung
199 Gemeine mit halber Spezialausbildung (aides-matelots)
268 Gemeine ohne Spezialausbildung

zus. 1085 Mann

— **Torpedowesen.** Die beiden 770 t-Zerstörer „Commandant Bory" und „Magon" erledigen zur Zeit ihre Probefahrten in Lorient. „Magon" erreichte bei einer forcierten dreistündigen Fahrt anstatt der geforderten 30 kn eine mittlere Geschwindigkeit von 31,37 kn; vorübergehend soll er sogar 33 kn gelaufen haben. „Commandant Bory" mußte die forcierte Fahrt nach 2 Stunden abbrechen, da die Schraubenwellen im achteren Lager warm liefen. Die Boote sind gebaut bei den Ateliers et Chantiers de Bretagne.

— **Unterseebootswesen.** In »Le Yacht« wird über die neuen, nach den Plänen des Ingenieurs Simonnot zu bauenden Unterseeboote „Joëssel" und „Fulton" geschrieben: »Diese neuen 830 t-Unterseeboote sollen für die Überwasserfahrt Dampfturbinen erhalten. Die Schwierigkeit, diesen Booten leichte und zur Erreichung großer Geschwindigkeiten doch genügend starke Dieselmotoren zu geben, hat die Marineverwaltung veranlaßt, wieder zur Dampfmaschine zurückzukehren, wie es bereits bei „Gustav Zédé" der Fall gewesen ist. Die Dampfturbinen sollen bei 4000 PS den Booten eine Geschwindigkeit von 19 bis 20 kn geben. Die Befürchtung, daß bei Verwendung von Dampfmaschinen ein größerer Heizmaterialverbrauch den Aktionsradius der neuen Boote gegenüber den Motor-Unterseebooten verringern würde, soll nicht zutreffen, da es infolge der bedeutend leichteren Dampfmaschinenanlage möglich ist, den Brennölvorrat erheblich zu steigern. Bei den Dampfmaschinen beträgt für die 4000 PS das Gewicht für 1 PS angeblich nur 23 bis 24 kg, während es sich bei den Dieselmotoren auf 30 kg beläuft. Die übrigen Boote der gleichen Gattung, „Lagrange", „Regnault" und „Laplace", werden ebenfalls Dampfmaschinen erhalten.« Zum Schluß wird noch darauf hingewiesen, daß die Dieselmotoren sich besser an Land und auf

Handelsschiffen verwenden ließen, wo man nicht so durch Gewichts- und Raumverhältnisse gebunden wäre wie gerade auf Unterseebooten. Der Hauptgrund für diese Maßnahme dürfte jedoch darin zu suchen sein, daß die französischen Maschinenfabriken noch nicht in der Lage sind, genügend leichte und dabei betriebssichere Motoren der erforderlichen Leistung herzustellen.

— Häfen und Werften. In Cherbourg ist der mit 12 Mill. ℳ Kosten errichtete neue Wellenbrecher vollendet, der Platz zum Festmachen für vier Linienschiffe der „Danton"-Klasse bietet. In seiner Nähe ist ein Großkampfschiffdock im Bau. Ein vom Pelée ausgehender Wellenbrecher soll die östliche Hafeneinfahrt auf 150 m Breite verengen. An der Ostseite der Bucht legt Creusot du Temple eine Werft für Unterseeboote und Werkstätten für Kesselbau an. Der Ingenieur Laubeuf wird die Werft leiten.

Nach »Le Yacht« soll die Werft von A. Normand & Co., Le Havre, beabsichtigen, in Cherbourg eine Torpedowerft zu errichten, da die Stadt Le Havre das Gelände, auf dem die jetzige Torpedowerft von Normand liegt, für eigene Zwecke in Anspruch nehmen will.

In Rochefort ist durch Erlaß des Marineministers Monis die Défense fixe wieder hergestellt worden, nachdem sie erst vor einigen Monaten vom Marineminister Baudin aufgehoben worden war. Das Personal setzt sich zusammen aus 1 Kapitänleutnant, 6 Unteroffizieren und 20 Mann.

Das alte Kadettenschulschiff „Borda" soll, nachdem die Marineschule nunmehr auf „Duguay Trouin" übergegangen ist, verkauft werden.

Auf der Werft de la Seyne werden vier Minensuchfahrzeuge gebaut, von denen zwei für Toulon und zwei für Biserta bestimmt sind. Die Fahrzeuge, welche im Laufe des Sommers fertig werden sollen, haben folgende Namen erhalten: „Herse", „Bateau", „Charrue", „Pioche". Länge 36,8 m, Breite 6,8 m, Tiefgang 2,6 m; eine Maschine von 600 PS, Geschwindigkeit 12 kn.

— Armeeflugwesen. In den Senatsverhandlungen machte der Senator Reymond, der gleichzeitig Präsident des nationalen Flugkomitees ist, der Regierung heftige Vorwürfe, daß Frankreich sich durch Mangel an Organisation und Sorglosigkeit aus der führenden Stellung, die es sonst im Luftfahrwesen innegehabt hätte, habe herausdrängen lassen. In erster Linie zog er die in Deutschland erreichten Erfolge zum Vergleich heran, und an der Hand von Zahlen bewies er, daß vor allem die deutschen Lenkballons, aber auch die Flugzeuge die französischen in bezug auf Kriegsbrauchbarkeit weit überträfen. Die allgemeinen Mißstände hätten auf die freiwilligen Meldungen der Offiziere einen sehr ungünstigen Einfluß gehabt, denn statt 1500 Offiziere, die sich im Jahre 1911 zum Fliegen gemeldet hätten, wären im Jahre 1913 nur noch 22 Offiziere freiwillig zum Flugwesen übergetreten.

Der Kriegsminister gab zu, daß an vielen Stellen Fehler gemacht worden wären, vor allen Dingen, daß eine zu weitgehende Zersplitterung der Verantwortlichkeit Platz gegriffen hätte. Von jetzt ab werde der Direktor des Luftfahrwesens allein verantwortlich gemacht werden. Es müsse mehr mit Strenge und Disziplin gearbeitet werden, das Heldentum allein genüge nicht. Die privaten Fliegerschulen müßten durch militärische Anstalten ersetzt werden. Der Minister erklärte, daß Frankreich den Typ eines Zerstörerflugzeuges, das gepanzert und mit Waffen ausgerüstet wäre, erprobt hätte und daß diese Versuche in jeder Weise befriedigt hätten. Auf den Besitz lenkbarer Luftschiffe könne man nicht verzichten.

⚜

Italien. Kommandoübernahme. Kontreadmiral Eugenio Trifari, bisher Chef der 2. Division des I. Geschwaders, hat mit dem 6. Februar das Kommando der 2. Division des II. Geschwaders übernommen und seine Flagge auf dem Panzerkreuzer „Pisa" gesetzt. Panzerkreuzer „G. Garibaldi" und „F. Ferruccio" treten unter den direkten Befehl des Chefs des I. Geschwaders und bleiben zeitweilig zur Verfügung des Marineministers.

— Schiffsbewegungen. Panzerkreuzer „F. Ferruccio" traf, von Brindisi kommend, am 3. Februar vor Valona ein und brachte die noch dort befindlichen Mitglieder der internationalen Kontrollkommission nach Durazzo. Der Kleine Kreuzer „Quarto" ist als italienisches Begleitschiff für den Prinzen zu Wied bei seiner Fahrt nach Albanien in Aussicht genommen. Die 3. (Schulschiffs-) Division ist am 16. Februar nach der Bucht von Aranci zu Übungen in See gegangen, die Schiffsjungen-Schulschiffe „Miseno" und „Palinuro" gingen mit dem gleichen Tage nach Algier bzw. Alicante.

— Indiensthaltungsbestimmungen. Das Marineministerium veröffentlicht folgende Indiensthaltungsbestimmungen für das Jahr 1914/15:

Flotte.

1 Kommando der vereinigten Seestreitkräfte,
2 Geschwaderkommandos,
5 Divisionskommandos,
1 Schiff der „Dante"-Klasse,
2 Schiffe „ „G. Cesare"-Klasse,
1 Schiff „ „Cavour"-Klasse,
2 Schiffe „ „Duilio"-Klasse,
4 „ „ „Regina Elena"-Klasse,
4 „ „ „San Giorgio"-Klasse,
2 „ „ „B. Brin"-Klasse,
2 „ „ „St. Bon"-Klasse,
3 „ „ „Garibaldi"-Klasse,
3 „ „ „Quarto"-Klasse,
1 Schiff „ „Carlo Alberto"-Klasse,
1 „ „ „Liguria"-Klasse,
2 Schiffe „ „Agordat"-Klasse,
2 „ „ „Tevere"-Klasse,
1 Schiff „ „Vulcano"-Klasse,
1 „ „ „Palinuro"-Klasse.

Die Schiffe werden 6 Monate voll, 6 Monate reduziert in Dienst (volle Besatzung, verringerte Kompetenzen und Materialverbrauchsgelder) sein.

Torpedowaffe.

2 Schiffe der „Vettor Pisani"-Klasse,
2 „ „ „Lombardia"-Klasse,
14 Zerstörer der „Indomito"-Klasse,
22 Boote zu je 300 bis 400 t,
28 Hochseetorpedoboote,
40 Torpedoboote I. Klasse,
20 Unterseeboote,
1 Hebeschiff („Anteo").

Indiensthaltung wie die Schiffe der Flotte.
3 Admirals-(Stations-)Schiffe: „Trinacria", „Tripoli", „Galileo".

Auslandsschiffe.

3 Schiffe im Roten Meer und Indischen Ozean,
2 „ in China,
1 Stationär in Konstantinopel,
3 Vermessungsfahrzeuge, sämtlich das ganze Jahr über in Dienst;
1 Divisionskommando des Schulverbandes,
3 Schulschiffe,
2 Zerstörer zu Schulzwecken.

— Kiellegung. Auf der Königlichen Werft in Spezia haben die Vorarbeiten für die Kiellegung der Großkampfschiffe des Etats für 1914 begonnen; die Kiellegung selbst soll nach Zeitungsnachrichten im Sommer 1915 stattfinden. Die Vorarbeiten umfassen die Verlängerung der Helling Nr. 1 von 200 auf 250 m und die Erweiterung des 211 m langen Docks Nr. 6, das nach seiner Fertigstellung das größte Italiens und das einzige sein wird, in dem die Schiffe des neuen Typs Aufnahme finden können. Außerdem wird die Einfahrt zur Werft erheblich verbreitert werden.

— Material. Die Pläne des Großkampfschiffes „L" stammen von Marine-Genie-Generalleutnant Edgardo Ferrat. Die 38,1 cm-Geschütze werden bei Armstrong-Pozzuoli und Vickers-Terni, die anderen Geschütze bei Ansaldo in Auftrag gegeben.

— Marineflugwesen. Die Vorschläge des Marineministers sehen neben dem Ausbau der Flotte die planmäßige Entwicklung der Luftflotte vor. Für Flug-

zeuge, Lenkballons und Hallen sind insgesamt bereits grundsätzlich bewilligt: 22,4 Mill. M,
und zwar für 1913/14: 10,8 Mill. M,
1914/15: 6,8 „ „
1915/16: 4,8 „ „

Das Personal der Marine wird zur Zeit in der Armeefliegerschule ausgebildet, später voraussichtlich bei den Marinestationen Venedig, Tarent und Spezia. Die Organisation ist noch in der Entwicklung. Gt.

✤

Rußland. Marinepolitik. Der Berichterstatter der Budgetkommission der Duma, N. W. Sawitsch, stellte seinen Bericht über den Voranschlag des Marineetats für 1914 fertig. Es werden insgesamt gefordert: 540,8 Mill. M ordentliche Ausgaben, d. h. 47,9 Mill. M mehr, als im Etat des Vorjahres bewilligt wurde. Die hauptsächlichsten Mehrforderungen entfallen auf Unterhaltung des Personals + 6,6 Mill. M, Indiensthaltungen + 13,4 Mill. M, Schiffbau + 21,6 Mill. M und Ausrüstung der Kriegshäfen + 29,6 Mill. M (darunter 25,9 Mill. M für Ausbau der Festung „Kaiser Peter der Große"). Hieran knüpft der Berichterstatter folgende Bemerkungen:

Alle Kriegschiffe und Fahrzeuge, die in dem Zeitraum von 1908 bis 1912 bewilligt wurden, befinden sich im Bau, oder es sind wenigstens die ersten Bestellungen für sie ergangen. Die Ausführung der Bauten dauert jedoch einerseits infolge organisatorischer Fehler der Marineverwaltung, anderseits infolge der unvollkommenen Ausrüstung der Kaiserlichen Werften und des Fehlens großer Privatwerften, sowie schließlich infolge der Rückständigkeit der russischen Industrie überhaupt sehr lange. In letzter Zeit hat sich in dieser Richtung allerdings manches geändert. Die Marinewerften erhielten die Mittel, sich zu erweitern, und die großen Bewilligungen für die Marine riefen eine Reihe von Privatunternehmungen ins Leben; immerhin befindet sich der russische Schiffbau noch in erheblich schwierigeren Verhältnissen als der anderer Länder.

Nachdem der Berichterstatter auf die von den Syndikaten drohende Gefahr hingewiesen hat, erwähnt er, daß es nach seiner Ansicht besser sei, die Schiffe nicht, wie es in Rußland zur Zeit geschieht, zu vier gleichzeitig in Bau zu geben, da dies für die russische Schiffbauindustrie ungünstig sei. Statt dessen schlägt er vor, alle anderthalb Jahre zwei Schiffe auf Stapel zu legen und diese in dreißig Monaten fertigzustellen. Die Baukosten erklärte er ebenfalls noch für außerordentlich hoch. Sodann weist der Berichterstatter auf die Notwendigkeit hin, möglichst bald eine Marineluftflotte zu schaffen. Er ist nicht damit zufrieden, daß Flugzeuge gebaut werden, sondern bemüht sich, den großen Nutzen, den Luftschiffe bringen können, hervorzuheben.

Als nächster Punkt werden die hohen Reparaturkosten erwähnt. Der Berichterstatter schlägt vor, eine Summe von 388 800 M, die für die Ausbesserung des Linienschiffes „Zwölf Apostel" gefordert wird, als ungerechtfertigt hoch zu streichen.

Zum Schluß geht der Berichterstatter auf die Ausbildung des Personals ein. Er tadelt, daß die Marine ihre Mannschaften aus Handwerkern, Werft- und Fabrikarbeitern ergänzt. Obgleich diese Leute in den technischen Dienstzweigen leicht ausgebildet werden können, gewöhnen sie sich nur schwer an den Marinedienst, und es ist fast unmöglich, sie zur Kapitulation zu veranlassen. Er empfiehlt, Mehrjährig-Freiwillige einzustellen und diese gut zu besolden. Nach seiner Ansicht wird es nicht

schwer sein, eine ausreichende Anzahl von Freiwilligen zu finden, die sich zur Ausbildung als Spezialisten eignen.

Die im Februarheft ausgesprochene Vermutung, daß die russische Regierung noch im Laufe des Jahres 1914 einen neuen Unterabschnitt des „Großen Flottenbauprogramms" einbringen wird, wurde nunmehr bestätigt, und zwar durch den Marineminister, Admiral Grigorowitsch, selbst. Dieser gab am 11. Februar Pressevertretern folgende Auskunft:

„Wir legen den gesetzgebenden Körperschaften noch in diesem Jahre den Plan für eine weitere Fortsetzung des Schiffbauprogramms vor. Ich nenne ihn absichtlich nicht »Großes Schiffbauprogramm«, sondern »Fortsetzung« des Programms. Die Gelder für die Verwirklichung dieses Programms werden erst 1915 angefordert werden, da wir den Bau der neuen Schiffe nicht eher beginnen können. Wir werden die Mittel für die nächsten fünf Jahre verlangen, und zwar werden sich diese annähernd auf derselben Höhe bewegen wie die Forderungen für die ersten fünf Jahre. Ein Programm vorzulegen, das sich über mehr als fünf Jahre erstreckt, ist nicht möglich, weil die Technik mit Riesenschritten vorwärts eilt und es aus diesem Grunde ausgeschlossen ist, im voraus zu sagen, was für Schiffstypen man in zehn Jahren braucht und wie teuer diese sein werden."

Mit dem Ausdruck „Forderungen für die ersten fünf Jahre" ist offenbar das sogenannte „Kleine Schiffbauprogramm" gemeint, das 1912 bewilligt wurde und die Vermehrung der Marine bis 1917 festlegt. Für das Kleine Flottenprogramm, das den ersten fünfjährigen Unterabschnitt des „Großen" Programms darstellt, wurden ursprünglich 1084,3 Mill. ℳ gefordert, die Duma bewilligte 1912 nur 935,9 Mill. ℳ, stimmte 1913 jedoch einer Reihe von Nachtragsforderungen in der Gesamthöhe von 365,3 Mill. ℳ zu, so daß die Summe der bewilligten Mittel sich auf 1301,2 Mill. ℳ beläuft (siehe Jahresübersicht im Januarheft 1914).

— Flottentätigkeit. Die Baltische Flotte lag in ihren Winterhäfen. Schiffsbewegungen kamen nicht vor.

— Personal. Durch kaiserlichen Erlaß vom 11. Dezember 1913 wurde der Marineminister beauftragt, Lehrgänge für Unteroffiziere einzurichten, in denen diese für die Beförderung zum Deckoffizier vorbereitet werden sollen.

— Flugwesen. Anfang Februar wurden durch Militärflieger Versuche mit Flugzeugen gemacht, die statt auf Rädern auf Schlittenkufen montiert waren. Einen gleichen Versuch unternahm der Flieger und Konstrukteur Ssikorski mit seinem neuen großen Flugzeug „Ilja Muromez". Die Ergebnisse sollen trotz ungünstiger Schneeverhältnisse sehr gut gewesen sein. Nach einer Zeitungsnachricht beabsichtigt Ssikorski, „Ilja Muromez" auf Schwimmkörpern zu montieren.

— Verschiedenes. In der Zeitung „Retsch" bespricht ein aktiver Offizier die starke Bewegung zur Stärkung der Wehrmacht, die zur Zeit in den skandinavischen Reichen, Schweden, Norwegen und Dänemark, zu beobachten ist. Nach seiner Ansicht sind die Rüstungen dieser Reiche so gut wie ausschließlich gegen Rußland gerichtet. Von diesem Standpunkt aus werden die neuerdings in Schweden geplanten Anstrengungen auf militärischem Gebiet beurteilt — ohne daß im übrigen gebührend darauf aufmerksam gemacht wird, daß der Kampf um diese Pläne noch nicht entschieden ist — und es wird behauptet, die dänischen Aufwendungen für die Seebefestigung Kopenhagens haben den Zweck, Rußland die Durchfahrt von der Ost- nach der Nordsee zu sperren. Auch Norwegen konzentriere seine Kräfte vor allem in seinen nördlichen Landesteilen, insbesondere in der Nähe des eisfreien Hafens Narvik, weil es hier einen russischen Vorstoß befürchte. Im übrigen glaubt der Verfasser in allem die Hand Deutschlands zu erkennen, ein Standpunkt, der sich regelmäßig auch

in der bekannten deutschfeindlichen „Nowoje Wremja“ findet, wenn diese die politischen Vorgänge in Schweden bespricht.

Eine Gruppe von Mitgliedern der Duma bereitet einen Gesetzentwurf vor, nach dem Werften und Fabriken, in deren Direktorium sich Dumamitglieder befinden, von staatlichen Lieferungen ausgeschlossen werden sollen.

G.

⚜

Österreich-Ungarn. Neueinteilung. Die neue Einteilung der Eskader ist folgende:

Eskader:
Kontreadmiral Loefler.

1. Division:
Kontreadmiral Loefler.

Linienschiff „Viribus Unitis“,
" „Tegetthoff“,
" „Zriny“.

Kreuzerflottille:
Kontreadmiral Seidensacher.

Panzerkreuzer „St. Georg“,
Kleiner Kreuzer „Saida“,
Zerstörer „Tatra“,
" „Balaton“,
" „Csepel“,

Torpedoboot „74 T“,
" „75 T“,
" „76 T“,
" „64 F“,
" „69 F“,
" „72 F“,
" „29“,
" „30“.

Reserveeskader:
Kontreadmiral Anton Willenik.

Linienschiff „Erzherzog Franz Ferdinand“,
" „Radetzky“,
" „Erzherzog Ferdinand Max“,
Geschützter Kreuzer „Admiral Spaun“,
Zerstörer „Huszar“,
" „Turul“.

— Flottentätigkeit. Der Kleine Kreuzer „Panther“ hat den Dienst als Stationär vor Valona wieder übernommen, der Zerstörer „Csepel“ tritt zur Kreuzerflottille.

— Frühjahrsreise. Zeitungsnachrichten zufolge wird die Eskader im April und Mai eine Kreuzfahrt ins Mittelmeer und das Ägäische Meer antreten. Im Vorjahre unterblieb die Reise wegen der politischen Lage, in früheren Jahren erfolgte sie im März und April. Die Eskader ist zur Zeit mit kriegsmäßigen Übungen unter der Leitung des Marinekommandanten Admiral Haus beschäftigt. Die Schiffe werden nach Erledigung noch ausstehender Einzelübungen vom 19. ab in Triest eintreffen.

— Personal. Am 9. Februar ist der vor kurzem zum Seebezirkskommandanten in Sebenico ernannte Kontreadmiral Oscar Hausa plötzlich gestorben.

Einer Kaiserlichen Entscheidung zufolge wird die Stelle je eines Generalingenieurs bei den Schiffbau-, Maschinenbau-, Artillerie-, Elektrotechnik-, Land- und Wasserbauingenieuren neu geschaffen. Bedingung ist Nachweis einer Dienstzeit von 30 Jahren.

In Ergänzung des im Februarheft gemeldeten neuen Friedensstandes der Marine wird berichtet, daß die Absicht besteht, den Mannschaftsbestand 1920 oder 1921 auf 27 000 Mann zu bringen. Für 1914 wird ein Stand von 16 000 Mann angestrebt.

— Indienststellung. „Prinz Eugen“ soll im März durch die Marineverwaltung übernommen werden, also nur zwei Monate später, als vertraglich festgesetzt. Das Schiff würde demnach voraussichtlich noch in der Sommereskader mitfahren; „Szent Istvan“, der am 1. Juli übernommen werden sollte, dürfte kaum

vor Anfang 1915 fertig sein. Die Kreuzer „Novara" und „Helgoland" sollen gleichfalls in diesem Sommer abgenommen und in die Flotte eingestellt werden.

— Minensuchboote. Die Torpedoboote „27", „29", „30", „33", „34", „35", „36", „37", „38", „40" werden zu Minensuchbooten umgebaut.

— Probefahrt. Der Zerstörer „Balaton" erreichte in Fiume bei einer Probefahrt 32,5 kn und 17 000 PS.

— Neuer Anstrich. Gelegentlich des Stapellaufs des „Szent István" erschienen die Schiffe bis auf die „Monarch"-Klasse mit einem neuen, hellgrauen, dem deutschen ähnelnden Anstrich; der bisherige war olivgrün.

— Armeeflugwesen. Die Heeresverwaltung hat das Wiener Neustädter Flugfeld auf 25 Jahre gepachtet. 33 Flugzeugschuppen sind vorhanden, eine gemeinsame Kaserne für Flieger- und Automobilabteilung ist im Bau.

— Begleitschiffe. Der Stationär in Konstantinopel, „Taurus", wird dem Prinzen zu Wied zur Fahrt nach Durazzo zur Verfügung gestellt werden und ist am 10. Februar in Pola eingetroffen. Der Kreuzer „Szigetvar" ist als Begleitschiff in Aussicht genommen.

— Dampfersubvention. Der Handelsminister legte einen Gesetzentwurf über die mit einheimischen Schiffahrtslinien abgeschlossenen Subventionsverträge vor. Die beabsichtigten Subventionen betragen insgesamt 9,3 Mill. M, und zwar erhalten:

„Adria"	3,9 Mill. M.
„Ungar Croata"	2,4 „ „
Levante	1,5 „ „
Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft	1,5 „ „

Gt.

Schweden. Marinepolitik. Der Kampf um die Wehrfrage spitzte sich in Schweden im Laufe des Januar und Anfang des Februar immer mehr zu. Die Opposition griff das Ministerium Staaff in erster Linie deshalb an, weil es die Verlängerung der Dienstzeit nur für die Wehrpflichtigen der Marine durchzuführen beabsichtigte, die gleichfalls geforderte Verlängerung der Dienstzeit für die Wehrpflichtigen des Heeres jedoch bis nach den Wahlen hinausschieben wollte. Am 6. Februar wurde eine große Volkskundgebung für die Verlängerung der Dienstzeit in Stockholm abgehalten. 30 000 Bauern aus allen Teilen Schwedens zogen in Stockholm vor das Schloß des Königs und ließen diesem und dem Ministerpräsidenten Staaff durch ihre Bevollmächtigten ihre Wünsche vortragen. Der König antwortete in einer Rede, in der er sich auf den Standpunkt stellte, die Frage der Verlängerung der Dienstzeit müsse umgehend gelöst und die Forderung der Sachverständigen erfüllt werden. In diesen Äußerungen erblickte das Kabinett Staaff eine unkonstitutionelle Handlung und verlangte vom König, er möge sich stets, bevor er seine Ansichten öffentlich kundgäbe, mit dem Ministerium in Verbindung setzen. Diese Forderung lehnte der Monarch mit dem Bemerken ab, er wolle sich das Recht, frei zu seinem Volk zu sprechen, nicht nehmen lassen, und nun sah sich das Ministerium veranlaßt zurückzutreten. Mit der Bildung eines neuen Kabinetts wurde der gemäßigte Liberale Hammarskjöld beauftragt.

Eine der schwierigsten Aufgaben des neuen Ministeriums wird die Lösung der Flottenfrage sein. Am 23. Januar war die bisherige Regierung, Staaff, wegen

der von ihr beabsichtigten Lösung der Flottenfrage (vgl. Februarheft) auf das heftigste von der Opposition angegriffen worden. Der konservative Vorgänger Staaffs, Admiral Lindman, wies bei dieser Gelegenheit darauf hin, daß die seit 1911 tagende Verteidigungskommission immer noch nicht mit ihrem Ergebnis an die Öffentlichkeit getreten sei, und erklärte es für unmöglich, länger an den guten Willen des Kabinetts Staaff zu glauben. Darauf legten die Führer der Opposition in beiden Kammern einen Gesetzentwurf vor, in dem sie für die Jahre 1915 bis 1919 den Bau von 3 Panzerschiffen gleichen Gefechtswertes wie „Sverige", von 3 Unterseebooten und 2 Zerstörern beantragten und vorschlugen, die sechs ältesten vorhandenen Küstenpanzerschiffe als veraltet zu streichen. Die Kosten dieses Programms sollen mit 8,2 Mill. M Ersparnissen früherer Etats und 8,4 Mill. M jährlicher Mehrausgabe gedeckt werden.

In der schwedischen Fachpresse wurde inzwischen eifrig über den Typ der neu zu bauenden Panzerschiffe hin und her gestritten; d. h. darüber, ob sie dieselbe oder eine geringere Kampfkraft als das im Bau befindliche Küstenpanzerschiff „Sverige" haben müßten. Mitte Januar sprach sich das schwedische Seeoffizierkorps für den Typ „Sverige" aus, indem es der Verteidigungskommission eine von fast sämtlichen Seeoffizieren unterschriebene Kundgebung vorlegen ließ.

— Marineetat. Der Voranschlag des Marineetats 1915 beläuft sich auf 24,9 Mill. M ordentliche und 6,1 Mill. M außerordentliche Ausgaben. Die Marineverwaltung (der militärische Teil des Marineministeriums) hatte ursprünglich die ersten Raten für zwei Küstenpanzerschiffe in den Etat eingestellt. Diese Position hatte der bisherige Marineminister Larsson mit Rücksicht darauf, daß die Verteidigungskommission ihren Bericht noch nicht vorgelegt habe, gestrichen. Da indessen vorauszusehen ist, daß die Kommission die Notwendigkeit des Baues von Panzerschiffen anerkennen und ihren Bericht wahrscheinlich noch dem diesjährigen Reichstag vorlegen wird, sollen 5,6 Mill. M für den Bau von Kriegschiffen reserviert werden.

— Flottentätigkeit. Der im Januarheft erwähnte Antrag des Flotteninspekteurs und des Chefs des Marinestabes, die Rekrutenabteilungen sowie die Torpedoboots- und Unterseeboots-Reservedivisionen beider Stationen (Stockholm und Karlskrona) sollten Winterübungen in See abhalten, wurde genehmigt. Infolgedessen aktivierten vom 12. bis 31. Januar die folgenden Verbände: a) in Stockholm: die Stockholmer Rekrutenabteilung — Küstenpanzerschiffe „Aeran", „Vasa", „Tapperheten" —, die Torpedoboots-Reservedivision — Zerstörer „Hugin", Torpedoboote „Polaris", „Perseus", „Nr. 10", „Nr. 11" —, die Unterseeboots-Reservedivision — zwei Unterseeboote —; b) in Karlskrona: die Karlskrona-Rekrutenabteilung — Küstenpanzerschiffe „Manligheten", „Dristigheten", „Oskar II." —, die Torpedoboots-Reservedivision — Zerstörer „Munin", Torpedoboote „Sirius", „Orion", „Virgo", „Mira" —, die Unterseeboots-Reservedivision — zwei Unterseeboote. Die Stockholmer Verbände übten in den Schären zwischen Arholma und Häradsskär, die Karlskronaer Verbände in den Gewässern zwischen Kullen und Krakelund. Es wurden Gefechts- und Übungsschießen, Fahrübungen, gemeinsame Übungen zwischen den Küstenpanzerschiffen und Torpedobooten und Übungen mit Unterseebooten abgehalten. Offenbar wurden durch diese Winterübungen, die die Rekrutenabteilungen in früheren Jahren nicht zu unternehmen pflegten, viele wertvolle Erfahrungen gesammelt. Wie bei der Neuartigkeit der Übungen zu erwarten war, blieben allerdings Havarien nicht aus. Am 13. Januar schlug sich das Unterseeboot „Hvalen" mehrere Schraubenflügel an Eisschollen ab; am 17. hatte ein weiteres Unterseeboot dasselbe Unglück. Überhaupt erwiesen sich die Unterseeboote nach Zeitungsmitteilungen im Eisgang als sehr verletzlich. Am 28. Januar lief das Küstenpanzerschiff „Tapperheten"

in der Nähe der Einfahrt nach Sandhamn auf. Die Abbringung wurde durch schwere See, bei der das Schiff durch Aufstoßen weitere Beschädigungen erlitt, erschwert und war bis zum 20. Februar trotz angestrengter Arbeit noch nicht gelungen.

— Flugwesen. Der Chef des Marinestabes beantragte Ende Januar die Indienststellung des Farman- und des Donnet-Lévêque-Wasserflugzeuges für die Dauer von drei Wochen, um die Flugzeuge auch in den niedrigen Wintertemperaturen zu erproben.

— Verschiedenes. Der Verein für den Ausbau der festen Verteidigung von Stockholm brachte 49 000 M auf. Hiervon wurden 31 000 M zur Fortsetzung der Befestigungsarbeiten an der Stockholmer Südfront ausgeworfen und acht Maschinengewehre gekauft.

Verschiedene andere freiwillige Verteidigungsvereine spendeten bedeutende Summen für die Verbesserung der Ausrüstung des schwedischen Landsturms, für die Anschaffung von Maschinengewehren und Munition und für die Herrichtung lokaler Verteidigungsanlagen. G.

Dänemark. Flottentätigkeit. Ende Januar fand eine gemeinsame Übung des gesamten Wintergeschwaders mit den Seebefestigungen von Kopenhagen statt.

Kreuzer „Valkyrien" kehrte am 5. Februar aus dem Ausland zurück und stellte in Kopenhagen außer Dienst. Das Schiff soll im Herbst zur Eröffnung des Panamakanals nach Amerika gehen.

— Schiffsmaterial. Am 10. Februar lief das Unterseeboot „Nymfen" auf der Kopenhagener Marinewerft vom Stapel. Das Fahrzeug soll im Laufe des Sommers fertiggestellt werden und in den Verband der Unterseebootsflottille eintreten.

— Verschiedenes. Am 1. Februar wurde die Küstensignal- und F. T.-Station Blaavandshuk dem Verkehr übergeben. F. T.-Reichweite der Station tags bis 200 sm, nachts bis 500 sm. G.

Norwegen. Marinepolitik. Mitte Januar erbat die Regierung vom Staatsrat die Mittel zur Bildung einer parlamentarischen Kommission zur Beratung der Verteidigungsfrage.

Durch den Flottenplan von 1912 wurde eine neue Organisation und eine Vergrößerung des Seeoffizierkorps notwendig gemacht, für die Mitte Februar die vom Kommandierenden Admiral und dem Chef des Admiralstabes ausgearbeiteten Vorschläge vorlagen. Nach „Morgenbladet" (7. Februar) wird die Zahl der Admirale von 1 auf 3, die der Stabsoffiziere von 23 auf 34 erhöht werden. In Zukunft wird es statt eines Kommandierenden Admirals drei, und zwar je einen in Christiania, in Horten und in Bergen, geben.

— Flottentätigkeit. Es wird beabsichtigt, die Mittel für Mobilmachungsübungen der Flotte auf 33 000 M jährlich zu erhöhen. Für 1915 wurden nur 11 000 M beantragt.

Bei Übungen im Frierfjord erlitt ein Torpedoboot am 13. Februar eine leichte Beschädigung durch Grundberührung.

— Personal. Das Verteidigungsdepartement schlug die Gründung einer Signal- und F. T.-Schule sowie einer Maschinistenschule vor. Die Signalschule soll der bereits bestehenden Schießschule, die Maschinistenschule der Torpedoschule angegliedert werden.

— Waffen. Im Voranschlag des Marineetats werden 19 000 *M* für die Beschaffung von Durchblasevorrichtungen für die schweren Geschütze der Marine gefordert.

— Verschiedenes. Aus einer Ende Januar durch den Vertreter von Horten im Storting eingebrachten Interpellation ist zu ersehen, daß die Arbeiten zum Ausbau der Befestigung des Hauptkriegshafens Horten noch nicht begonnen wurden. Für diesen Zweck wurden 1912 vom Storting 784 000 *M* bewilligt, die Regierung hat jedoch inzwischen eine Kommission eingesetzt, die anscheinend die Frage untersuchen soll, ob die bewilligten Mittel nicht vorteilhafter zur Schaffung eines befestigten Flottenstützpunktes im äußeren Teil des Christianiafjords verwendet werden. Die Regierung erklärte, die Kommissionsberatungen seien abgeschlossen, das Gutachten des Kommandierenden Admirals und des Admiralstabes zu dem Kommissionsbeschluß liege vor, und sie selbst werde ihre Entscheidung im Laufe des Februar treffen.

G.

Griechenland. Ein Erlaß des Königs regelt den Eintritt von Freiwilligen aus den neuen Küstengebieten in Mazedonien und Epirus in die Marine. Das Eintrittsalter beträgt 15 bis 16 Jahre.

Gt.

Türkei. Nach einer Meldung der »Gazette officielle de la Marine« haben insgesamt 56 Marineoffiziere, darunter 2 Vizeadmirale und 1 Kontreadmiral, den Abschied erhalten.

Gt.

Spanien. Marineetat. Das unter dem Marineminister Admiral Gimeno aufgestellte Flottengesetz soll in nächster Zeit vom Parlament beraten werden. An Ausgaben sind vorgesehen:

3 Linienschiffe	zu 21 000 t — pro Tonne 2312 *M*	. . . .	145,6 Mill. *M*
2 Aufklärungsschiffe	„ 3 000 t — „ „ 2400 „	. . . .	14,4 „
6 Zerstörer	„ 700 t — „ „ 3840 „	. . . .	16,0 „
8 Unterseeboote	„ 450 t — „ „ 6000 „	. . . .	19,2 „
		zusammen . .	195,2 Mill. *M*

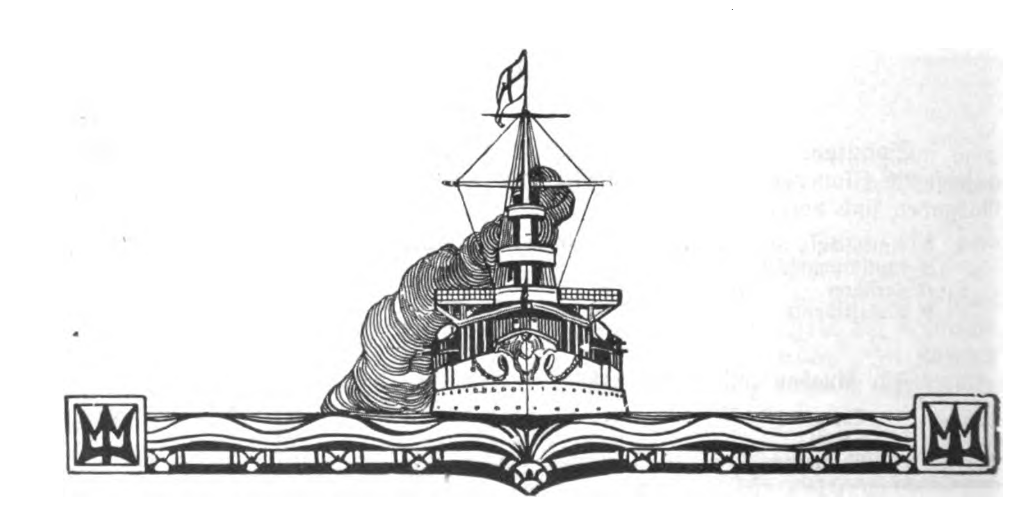
Für Ausbau und Instandsetzung der Werften werden gefordert für:

Carraca (Cadix)	3,1 Mill. *M*
Ferrol	8,1 „
Cartagena	19,5 „
zusammen . .	30,7 Mill. *M*

Ferner besteht die Absicht, den Hafen von Santi Petri (südlich von Cadix) als Flottenstützpunkt zweiter Ordnung herzurichten. Außer großen Beständen an Kohlen und Masut soll ein Trockendock für 30 000 t-Schiffe und eine Aufschleppvorrichtung für Zerstörer und Unterseeboote vorgesehen werden. An Kosten hierfür sind 42,6 Mill. *M* veranschlagt.

Die durch das Flottengesetz bedingten Ausgaben werden sich im ganzen auf 268 Mill. *M* belaufen.

Die Kommission zur Überwachung der Herstellung der für die „España" in England bestellten 30,5 cm-Geschütze hat laut »Diario officiale« des Marineministers beantragt, die verlangte Anfangsgeschwindigkeit von 914 m auf 840 m herabzusetzen, was einem Verzicht auf die erhöhte Ladung gleichkommt. Der Vorschlag soll jedoch abgelehnt worden sein. Die Nachricht ist von Interesse, da die englischen Artilleriekonstrukteure auch beim eigenen schweren Geschützmaterial mit Schwierigkeiten bei den ballistischen Eigenschaften und der Dauerhaftigkeit zu kämpfen haben.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Taschenbuch der Luftflotten mit besonderer Berücksichtigung der Kriegs-Luftflotten. 1. Jahrgang 1914. Mit teilweiser Benutzung amtlicher Quellen herausgegeben von F. Rasch, Generalsekretär des Deutschen Luftfahrer-Verbandes, und W. Hormel, Kapitänleutnant a. D. Mit 545 Bildern, Skizzen und Zeichnungen. — J. Lehmann's Verlag in München.

Das Taschenbuch lehnt sich in Aufbau und Ausstattung an das im In- und Auslande wegen seiner Zuverlässigkeit geschätzte „Taschenbuch der Kriegsflotten" von Weyer an, wenn auch der anders geartete Stoff natürlich Abweichungen bedingte. Von den fünf Hauptteilen des Werkes behandelt der erste die Luftfahrzeuge der Hauptstaaten, zuerst die Luftschiffe, nach Armee, Marine und Verkehr getrennt. Den Listen mit den Hauptdaten der Schiffe schließen sich gut ausgewählte Bilder und Skizzen sowie Schattenrisse im Maßstabe 1 : 1000 an, nach denen das Erkennen sowie der Größenvergleich leicht möglich sind. Ein zusammenfassender Überblick über die verschiedenen Luftflotten zeigt, um ein Beispiel zu geben, daß die Bautätigkeit am 1. Januar 1914 am lebhaftesten in Frankreich war, wo 7 Prallschiffe, 2 halbstarre und 1 starres Schiff, insgesamt 10 Luftschiffe mit 171 000 cbm Rauminhalt, der Vollendung entgegengehen, während Deutschland erst an zweiter Stelle folgt mit 5 Starrschiffen von 119 000 cbm. Mit den nach 1910 erbauten und fertiggestellten Schiffen steht Deutschland an der Spitze, und zwar mit 17 Luftschiffen von zusammen 244 100 cbm Inhalt, und Frankreich mit 14 Schiffen von zusammen 116 600 cbm an zweiter Stelle. Die übrigen Staaten folgen in größerem Abstande. Eine Zusammenstellung der Luftschiffe nach ihren Bauwerften und ein alphabetisches Verzeichnis aller bisher gebauten Fahrzeuge mit kurzen Angaben über Größe, System, Besitzer und Schicksal beschließen diesen Abschnitt. Für den praktischen Gebrauch passend, ist dem Taschenbuch eine illustrierte Übersicht über die Verteilung und die Abmessungen der Luftschiffhallen der Welt einverleibt.

Der Abschnitt über Flugzeuge bietet zunächst eine mit großer Sorgfalt aufgestellte Liste der in den einzelnen Staaten vorherrschenden Flugzeugtypen, die im Verein mit den zahlreichen Abbildungen und Skizzen ein wertvolles Material darstellt. Die Liste enthält z. B. neben den allgemeinen Angaben, ob Ein- oder Doppeldecker, Ein- oder Mehrsitzer, ob Quersteuerung mit Verwindung oder Klappen usw., die Tragflächengröße, Länge, Spannweite, Leergewicht und Nutzlast, Typ und Stärke des Motors, Geschwindigkeit, Anzahl der Schrauben und Art des Fahrgestells. Am Schlusse ist auch den in Frankreich und England vorgesehenen Flugzeugschiffen ein kurzer Hinweis gewidmet. Ähnlich eingerichtet und mit ebenso zahlreichen Abbildungen ausgestattet ist die sich anschließende ausführliche Liste über Luftschiff- und Flugzeugmotoren.

Der zweite Teil bringt reichhaltige Mitteilungen über das in- und ausländische Artilleriematerial zur Bekämpfung von Luftfahrzeugen, denen sich die Beschreibung des Bombenabwurfapparates „Roland" der Luftfahrzeug-Gesellschaft, Berlin, anschließt. Der dritte Teil gibt eine vortreffliche Übersicht über die Organisation des Militär-Luftfahrwesens in Deutschland und in allen anderen, über eine nennenswerte Luftflotte verfügenden Staaten; ferner eine Zusammenstellung

der für Militärflugzeugführer erlassenen Bestimmungen. Ebenso vollständig ist der Abschnitt über Luftgesetzgebung des In- und Auslandes. Diese knappe, aber umfassende Zusammenstellung der einschlägigen Bestimmungen wird das Werk allein schon zu einem ebenso handlichen wie nützlichen Begleiter jedes Fliegers machen. Das Werk schließt mit technischen Angaben, im besonderen über die Grundlagen der Ballonführung (nach Emden), ferner geographischen, Bewölkungs- und Windstärkentabellen, Angaben über den Einfluß des Seitenwindes auf das Luftfahrzeug, Maß- und Umrechnungstabellen u. dgl. mehr.

Alles in allem handelt es sich, wie dieser flüchtige Überblick zeigt, um eine erfreuliche Neuerscheinung, deren sich die Fachkreise wie die Allgemeinheit bald in weitestem Maße mit Nutzen bedienen dürften. Kt.

Wir entsprechen einem Wunsche der Verlagsbuchhandlung von L. W. Seidel & Sohn in Wien — dem österreichischen Mittler —, indem wir auf ihren sehr reichhaltigen **Katalog militärischer Werke** für 1914 aufmerksam machen, der nach Materien geordnet 206 Seiten umfaßt. Insbesondere ist der Bestand an kriegsgeschichtlichen Werken außerordentlich reichhaltig, ebenso haben Marine und Küstenkrieg die gebührende Berücksichtigung gefunden.

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Album marinaresco. Roma 1914. Lega navale Italiana. 2,20 M.
* Bendemann, F.: Jahrbuch der deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt. 1. Band. 1912/13. Berlin 1914. G. Stilke. 7,50 M.

Dähne, A.: Bausteine zur Flugbahn- und Kreiseltheorie. Berlin 1914. R. Eisenschmidt. 1,50 M.

Dyson, Ch. W.: Screw propellers and estimation of power for propulsion of ships. New York 1913. J. Wiley & Sons. 31 sh 6 d.

* Foord, E. u. Home G.: England invaded. London 1913. A. & Ch. Black. 6 sh.
* Morrow, J.: Entwerfen und Berechnen der Dampfturbinen. Berlin 1914. J. Springer. 14,00 M.
* Schwerdt, Dr. C.: Die Seekrankheit. Eine akute durch Träumen bedingte Stoffwechselstörung und ihre Verhütung. Jena 1914. G. Fischer. 0,60 M.
* Wick, Dr. H.: Die Farbigenrechtspflege in den deutschen Schutzgebieten. Münster i. W. 1914. F. Coppenrath. 3,00 M.

Zimmermann, E.: Was ist uns Zentralafrika? Wirtschafts- und verkehrspolitische Untersuchungen. Berlin 1914. E. S. Mittler & Sohn. 3,00 M.

Zitelmann, E.: Die Rechtsfragen der Luftfahrt. München und Leipzig 1914. Duncker & Humblot. 1,20 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Marine- und militärische Fragen, Politik.

L'Espagne maritime.	R. M., November 1913.
Organization of the fleet of war.	P. N. I., Vol. 39, Nr. 4.
The petty officer question.	Ebenda.
L'utilisation des classes dans la flotte.	M. d. F., Nr. 3, v. 17. 1. 14.
Politics and defence.	A. N. G., v. 17. 1. 14.
La politique du nouveau ministre.	V. M., v. 10. 1. 14.
The spearhead of the German fleet.	N. M. R., v. 21. 1. 14.
Crise des effectifs des officiers de vaisseau, crise de recrutement.	M. F., Nr. 82, 1913.
Les Dreadnoughts.	Ebenda.
The strategic aspect of the Panama canal.	J. U. S. I., Januar 1914.
Englands Stellung im Mittelmeer.	Vierteljahrshefte für Truppenführung, 1. Heft, 1914, Seite 120.
Der Stille Ozean und die Weltmachtsprobleme der Zukunft, von Dr. Frhr. v. Mackay.	Der Greif, Februar 1914.
The naval situation.	A. N. G., v. 31. 1. 14; N. M. R., v. 11. 2. 14.
The unionist party and the navy.	U. S. M., Februar 1914.
Die französische Armee nach Wiedereinführung der dreijährigen Dienstzeit.	I. R. A. F., 1914, Beiheft 157.
Die voraussichtliche Entwicklung der französischen Flotte.	Ebenda, Februar 1914.
Die Erneuerung und die Bedeutung der spanischen Flotte.	Ebenda.
Rußlands Heer und Flotte.	Militär-Zeitung, Nr. 3, 4, v. 17., 24. 1. 14.
L'évolution du cuirassé.	Y., v. 7. 2. 14.
Das Stille Meer von P. Dehn.	Schmollers Jahrbuch, 38. Jahrg., 1914, Heft 1, S. 149.
A Mediterranean policy wanted.	N. M. R., v. 11. 2. 14.
Naval training.	Ebenda.

Bildungswesen.

Naval education.	A. N. G., v. 17. 1. 14.
Les écoles d'officiers à terre.	M. d. F., Nr. 4, v. 24. 1. 14.

Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

A half century of naval administration in America, 1861—1911.	P. N. I., Vol. 39, Nr. 4.
Labour and the navy estimates.	N. M. R., v. 28. 1. 14.
Nouveaux tarifs de soldes des équipages de la flotte.	M. d. F., Nr. 5, 6, v. 31. 1., 7. 2. 14.
Der kaufmännische Betrieb in der Staats- und Gemeindeverwaltung.	Elektrotechnische Zeitschrift, Nr. 7, v. 12. 2. 14.

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Verpuffungs- oder Gleichdruckmotoren?	D. Y., Nr. 3, v. 16. 1. 14.
New armoured river gunboats for Brazil.	Shipbuilding and Shipping Record, v. 15. 1. 14.
Fortschritte im Bau der Großlinienschiffe.	K. T., 1914, Heft 1.
Coal for the navy.	P. N. I., Vol. 39, Nr. 4.
Diesel engine fuels.	Ebenda.
Les croiseurs légers anglais.	Y., v. 17. 1. 14.
Der gegenwärtige Stand der Dieselmaschine, vornehmlich der Schiffs-Dieselmaschine.	Der Ölmotor, Januar 1914.
Les constructions neuves en 1914.	V. M., v. 10. 1. 14.
La nuova turbina navale italiana.	Lega Navale Italiana, v. 15. 1. 14.
The classification of merchant shipping.	Eg., v. 23. 1. 14.
Warship construction in 1913.	E., v. 23. 1., 6. 2. 14.
Progressive trials of ships.	Ebenda, v. 23. 1. 14.
Vergaser flüssiger Brennstoffe, unter Berücksichtigung einiger neuerer Konstruktionen.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 2, v. 26. 1. 14.
Das Motorschiff „Fionia“.	Ebenda.
Der Petroleum-Tankdampfer „Jupiter“.	S., Nr. 8, v. 28. 1. 14.
Die Berücksichtigung der verschiedenen Trimmlagen eines Schiffes beim Entwurf der Linien.	Ebenda.
The world's naval and merchant shipbuilding.	Eg., v. 30. 1. 14.
The Prudhon combined cylindrical and water-tube boiler.	Ebenda.
The production of power.	Ebenda.
Les nouveaux éclaireurs français de 1914.	Y., v. 31. 1. 14.
Combustion of oil fuel in marine boilers.	M. E., Februar 1914.
The unsinkable ship.	S. A., v. 24. 1. 14; E., v. 6. 2. 14.
Der heutige Stand des Schiffs-Dieselmotors.	U., Februar 1914.
Die Entwicklung des Dampfturbinenbaues und seine heutige Lage.	Zeitschrift f. d. gesamte Turbinenwesen, Nr. 2, 3, v. 20., 30. 1. 14.
Japanese institution of naval architects.	Eg., v. 6. 2. 14.
Die Konservierung eiserner und stählerner Schiffe in der Praxis.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 3, v. 9. 2. 14.
Panamakanal-Schiffsvermessungsvorschriften vom 21. November 1913.	S., Nr. 9, v. 11. 2. 14; H., Nr. 7, v. 14. 2. 14.
Vulcan-Kupplung für Schiffsantriebe.	Öl- und Gasmaschine, Februar 1914.
Oil and oil engines for the navy.	A. N. J., v. 31. 1. 14.

Werft- und Hafen-Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Der Heimbachsche Verbundpfahl.	Das Schiff, Technische Umschau, v. 16. 1. 14.
Schiffbarmachung von Flüssen durch Stauschleusen.	Zeitschrift für Bauwesen, 1914, S. 119.
Minimum navy yard manufacturing costs.	P. N. I., Vol. 39, Nr. 4.
Ship dimensions and harbour depths.	E., v. 16. 1. 14.
Schleuse und Trockendock bei Keokuk, Jowa.	Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 6, v. 21. 1. 14.
The Panama Canal.	Eg., v. 23. 1. 14.
The »Soo« canal. The world's busiest locks.	S. A., Suppl., v. 17. 1. 14.

Enclosing and partial draining of the Zuider Zee.	S. A., v. 24. 1. 14.
Wave-action on harbour breakwaters and piers.	Eg., v. 6. 2. 14.

Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die Elbschiffahrt 1913.	Das Schiff, v. 16. 1. 14.
Die Seeschiffahrt im Jahre 1913.	H., Nr. 3, 4, v. 17., 24. 1. 14.
Commercial importance of the Panama canal.	P. N. I., Vol. 39, Nr. 4.
Das Karische Meer als Seeweg nach Sibirien.	A. H., 1914, Heft 1.
Südamerika, seine wirtschaftliche Bedeutung, insbesondere mit Bezug auf den Verkehr mit Deutschland.	Koloniale Monatsblätter, Januar 1914.
La navigation commerciale en 1913.	V. M., v. 10. 1. 14.
Die deutsche Binnenschiffahrt 1913.	S., Nr. 8, v. 28. 1. 14.
Hamburg und seine Rivalen.	D. S., Nr. 2, v. 15. 1. 14.
Die wirtschaftliche und strategische Bedeutung des Panamakanals.	U., Februar 1914.
Kamerun als Ein- und Ausfuhrmarkt im Jahre 1912.	Berichte über Handel und Industrie, Band 20, Heft 14, v. 30. 1. 14.
Deutsch-Ostafrika als Ein- und Ausfuhrmarkt im Jahre 1912.	Ebenda, Band 21, Heft 1, v. 3. 2. 14.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Die deutsche Gewehrindustrie.	K. T., 1914, Heft 1.
Nuovo sistema di tiro preparato.	Ri. M., Dezember 1913.
Die Untersuchung von Schwarzpulver.	Z. S. u. S., Nr. 2, v. 15. 1. 14.
The Lewis air-cooled machine gun.	S. A., v. 10. 1. 14.
Über die Wirksamkeit des Schrapnellschusses.	A. M., Janaur 1914.
Unterseebootsgeschütze.	D. F., Februar 1914.
Entfernungsmessung für das Schießen der Schiffsartillerie.	Mitteilungen des Deutschen Flottenvereins, Nr. 4, v. 10. 2. 14.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Situation actuelle de la question des sous-marins.	Y., v. 17., 24. 1. 14.
Submarine »Havmanden«.	Shipbuilding and Shipping Record, v. 22. 1. 14.
Submarine boats for H. M. Australian navy.	Eg., v. 30. 1. 14; N. M. R., v. 4. 2. 14.

Luftschiffahrt, Flugwesen.

Naval and military aviation.	N. M. R., v. 14., 28. 1., 4. 2. 14.
The Wright automatic stabilizer for aeroplanes.	S. A., v. 3. 1. 14.
Die behördlichen Erschwerungen der Luftfahrt.	Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift, Nr. 2, v. 21. 1. 14.
L'Aéroplane de demain à sustentation et à stabilité indépendantes.	L'Aérophile, v. 1. 12. 13, 1. 1. 14.
Un nouveau dirigeable.	Ebenda, v. 15. 1. 14.
Die Leistungen der „Zeppelins" 1913.	Der Auslandsdeutsche, 1914, Nr. 1.
The resistance of bars, struts and wires in a current of air.	Eg., v. 30. 1. 14.

Feuersgefahr bei Luftschiffen.	Zeitschrift des Vereins deutscher Ing., Nr. 4, v. 24. 1. 14.
Ausbau des italienischen Marineflugwesens.	I. R. A. F., Februar 1914.
Les vibrations des aéroplanes.	L'Aérophile, Nr. 3, v. 1. 2. 14.
Zur Theorie der Flugmaschine.	Flugsport, Nr. 3, v. 4. 2. 14.
Das Unger-Stahlluftschiff.	Die Luftflotte, Nr. 2, 1914.
Organisation und Entwicklungsfragen im Flugwesen.	Deutsches Offizierblatt, Nr. 3, 4, v. 15., 22. 1. 14.

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

Die niederländische Küstenverteidigung.	J. A. M., Februar 1914.
Die Frage der Truppentransporte in England.	Monatsschrift für Militär- u. Marine-Intendantursekretäre, 1914, Nr. 2.

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

Radiotelegraphy.	Eg., v. 23. 1. 14.
The electrification of the atmosphere.	Ebenda, v. 30. 1. 14.
Wireless telegraphy and its application to marine intercommunication.	Nautical Magazine, Februar 1914.

Rechtsfragen.

Die Kommandogewalt und die Kabinettsordre von 1820.	Deutsche Juristenzeitung, Nr. 3, v. 1. 2. 14.
Neutralität und Intervention in den letzten Türkenkriegen.	Zeitschrift für internationales Recht, Band 24, S. 1.
Das Recht, Krieg zu führen.	Ebenda, S. 41.

Gesundheitswesen.

Die Untersuchung angeborener Farbensinnstörungen.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, Nr. 2, v. 20. 1. 14.
Notes sur quelques hôpitaux de l'Extrême-Orient et du Pacific.	A. M. N., 1913, Nr. 12.
Sternsignalpistolen-Verletzungen.	Deutsche militärärztliche Zeitschrift, Nr. 3, v. 5. 2. 14.

Nautische Fragen.

La table de point sphérique ou essai d'une navigation sans logarithmes.	R. M., November 1913.
Gebrauch von Wetterregeln an der deutschen Küste.	A. H., 1914, Heft 1.
Tiefenbestimmungen im Meer mittels geschützter und ungeschützter Umkehrthermometer.	Ebenda.
Beschreibung eines Verfahrens zur Bestimmung des Exzentrizitätsfehlers der Sextanten.	Ebenda.
Methods of mystery in nautical astronomy.	Nautical Magazine, Februar 1914.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Das Fischereiwesen im Mittelmeergebiet.	Deutsche Levante-Zeitung, Nr. 2, v. 15. 1. 14.
Safety of life at sea.	E., v. 23. 1. 14.
Die Seefischerei Italiens 1911.	M. S. V., 1914, Nr. 1.

International conference on safety of life at sea.	Eg., v. 30. 1. 14.
Sicherheit auf See.	Sf., Nr. 3, v. 1. 2. 14.
Deutschlands Seefischverbrauch und Seefischerei.	Fischzeitung, Januar 1914.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Das Meßverfahren der Wettfahrtvereinigung Berliner Eissegler für die Jahre 1915 bis 1920.	D. Y., Nr. 3, v. 16. 1. 14.
„Ran". Schnelle Kreuzeryacht mit Hilfsmotor.	Wassersport, Nr. 5, v. 29. 1. 14.
Baumethoden und Bauausführung.	D. Y., Nr. 4, 5, 6, v. 23., 30. 1., 6. 2. 14.
Deutsch-amerikanische Sonderklassenwettfahrten im Jahre 1915.	Wassersport, Nr. 6, v. 5. 2. 14.
„Meteor", Schoneryacht S. M. des Kaisers und Königs.	Ebenda.

Koloniale Fragen.

Eingeborenenschutz.	Koloniale Rundschau, Januar 1914.
Deutschlands Kolonialwirtschaft.	Ebenda.
Die Entwicklung Togos.	Deutsches Offizierblatt, Nr. 3, v. 15. 1. 14.
Das Kolonialjahr 1913.	Koloniale Monatsblätter, Januar 1914.
Der Bergbau in unseren Kolonien.	Ebenda.
Die wirtschaftliche Bedeutung unserer Kolonialpolitik.	Koloniale Zeitschrift, Nr. 3, v. 16. 1. 14.
Die Entwicklung der Schiffahrt in unseren Kolonien.	D. S., Nr. 3, v. 1. 2. 14.
Die politische und kulturelle Bedeutung des deutschen Kiautschougebietes.	Koloniale Monatsblätter, Februar 1914.
Einblicke in die politische und wirtschaftliche Entwicklung der südafrikanischen Union.	Ebenda.

Geschichtliches, Geographisches.

Another sea fight of the revolution discovered.	P. N. I., Vol. 39, Nr. 4.
Kurbrandenburgisches Seekriegsrecht.	Deutsche Marine-Zeitung, Nr. 2, 3, 4, v. 16., 23., 30. 1. 14.
La grande bataille navale du XVI. siècle »Lépante« et ses enseignements d'actualité.	L. M., Suppl., Januar 1914.
The navy in the Peninsular war. The second siege of St. Sebastian.	U. S. M., Februar 1914.
The classification of ancient galleys.	Mariners Mirror, Februar 1914.
Figure-heads and beak-heads of the ships of Henry VIII.	Ebenda.
Die Mannszucht in der Armee und Marine der Generalstaaten.	U., Februar 1914.

Verschiedenes.

Friedrich Wilhelm I., der Vater der preußischen Beamtenschaft, in seinen urkundlichen Äußerungen.	Monatsschrift für deutsche Beamte, Nr. 1, 2, v. 1., 16. 1. 14.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften siehe S. 466.

Nachruf!

Am Sonnabend, den 14. Februar verschied in Kiel der

Kaiserliche Kontreadmiral z. D.

v. Bredow.

Seit 1875 in der Kaiserlichen Marine, hat er in 38jähriger Tätigkeit auf Schiffen im In- und Auslande, in Kriegs- und Friedenszeiten, und bis zu seinem Tode als Marine-Kommissar des Kaiser-Wilhelm-Kanals treue, hervorragende Dienste getan.

Gleich hochgeschätzt als Kamerad, Mann und Vorgesetzter war er eine Persönlichkeit edelster Charaktereigenschaften, die in hohem Maße aller Vertrauen besaß. Seine persönlichen Eigenschaften, Gaben und Verdienste sichern ihm ein dauerndes, ehrenvolles Andenken in der Marine und dem Offizierkorps, wie auch darüber hinaus in allen Kreisen, in denen er seiner Stellung nach tätig war.

Kiel, den 15. Februar 1914.

v. Coerper,
Admiral, Chef der Marinestation der Ostsee.

Nachruf!

Am 2. Februar abends verstarb im hiesigen Marinelazarett an Blinddarm- und Bauchfellentzündung im 32. Lebensjahre der

Kaiserliche Kapitänleutnant

Wilhelm Nott,

Kommandant „U 18".

In dem in der Blüte der Jahre Dahingeschiedenen betrauert die Nordseestation einen sehr pflichttreuen, besonders tüchtigen Seeoffizier, der zu den besten Hoffnungen berechtigte.

Wilhelmshaven, den 3. Februar 1914.

v. Heeringen,
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Nachruf!

Am 7. Februar nachmittags verstarb im hiesigen Marinelazarett an schwerer Gehirnerschütterung infolge eines Sturzes beim Turnen im 25. Lebensjahre der

Kaiserliche Oberleutnant zur See

Karl Freiherr v. Beaulieu-Marconnay,

Wachoffizier an Bord S. M. Torpedoboot „S 24".

In dem bei der Ausübung seines Dienstes in der Blüte der Jahre Dahingeschiedenen betrauert die Nordseestation einen sehr pflichttreuen, besonders tüchtigen Seeoffizier und allgemein beliebten Kameraden, der zu den besten Hoffnungen berechtigte.

Wilhelmshaven, den 8. Februar 1914.

v. Heeringen,
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Nachruf!

Heute morgen verschied im Lazarett Kiel nach kurzer, schwerer Krankheit der

Kaiserliche Marine-Oberstabsarzt

Herr Dr. Karl Kunze,

Ritter m. O.

Das Sanitätsoffizierkorps betrauert in dem Entschlafenen einen für seinen Beruf beseelten, hervorragend tüchtigen Arzt von vornehmer Gesinnung und vorbildlicher Pflichttreue, einen Sanitätsoffizier, der sich in allen Dienststellen, im Kriege und im Frieden hervorragend bewährt hat, einen lieben und treuen Kameraden, der wegen seines Frohsinns, wegen seiner Herzensgüte und seiner stets gleichbleibenden Liebenswürdigkeit von allen wertgehalten und geschätzt wurde.

Ehre sei seinem Andenken!

Kiel, den 31. Januar 1914.

Ruge,
Marine-Generalarzt und stellvertretender Stationsarzt.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. S. = Deutsche Schiffahrt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering. — F. = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
J. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K.H. = Kolonie u. Heimat. — K.T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — M. Eg. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — R. A. G. = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

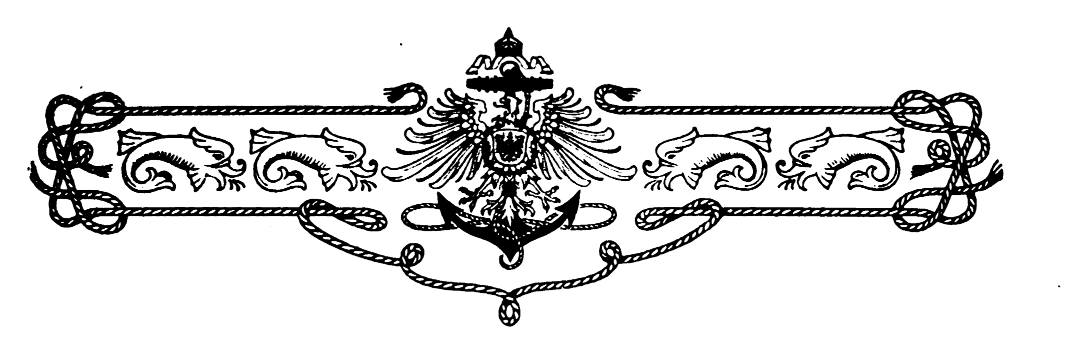
Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.



Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Phot. Boston News.

Argentinisches Linienschiff „Rivadavia“.



Zum 70. Geburtstage des Großadmirals v. Koester.

Das deutsche Flottengesetz, sein Grundgedanke und seine Bedeutung für Deutschlands Stellung in der Welt sind heute Gemeingut des deutschen Volkes — die jüngsten Etatsverhandlungen im Reichstage beweisen es von neuem. An anderer Stelle dieses Heftes, bei der Besprechung des Sammelwerkes „Deutschland unter Kaiser Wilhelm II.", wird mit Recht darauf hingewiesen, welche bedeutsame Rolle sowohl in der Zeit vor Beginn der Flottengesetzgebung wie während des Ausbaues der deutschen Flotte und bis auf den heutigen Tag die Mitarbeit der Front gespielt hat. Wenn, wie Fürst v. Bülow in dem erwähnten Buche sagt, „der vollendete Aufbau unserer Flotte, der nahe bevorsteht, der Siegespreis der politischen Tätigkeit der ersten 25 Regierungsjahre Seiner Majestät des Kaisers, des eigentlichen Flottengründers, ist", dann muß als Mitarbeiter an diesem Werk der Mann genannt werden, der eben jene stille, aber bedeutungsvolle und grundlegende Beteiligung der Front an der Schaffung deutscher Seemacht in seiner Person verkörpert: Großadmiral v. Koester, der am 29. April dieses Jahres seinen 70. Geburtstag begeht.

Schon 1891 heißte der damalige Kontreadmiral Koester seine Flagge als Chef des Übungsgeschwaders, zunächst für eine Übungsperiode von 8 Monaten. Bald darauf, 1893, wurde er, inzwischen zum Vizeadmiral befördert, Chef des Manövergeschwaders. Die unmittelbare Flottentätigkeit des Admirals wurde in den Jahren 1896 bis 1899 durch seine — bis zum Herbst 1903 dauernde — Verwendung als Chef der Marinestation der Ostsee unterbrochen. Im Jahre 1899 aber erhielt Admiral Koester in dem Posten des Generalinspekteurs der Marine und Chefs der Übungsflotte, die damals noch kein ständiger Verband war, vielmehr nur zu bestimmten Übungen zusammentrat, die für die Fortentwicklung der Taktik und die exerziermäßige Ausbildung der Flotte wesentlichste Stellung. 1903, als die „Aktive Schlachtflotte" als ständiger Verband formiert wurde, übertrug Seine Majestät der Kaiser dem Admiral v. Koester den wichtigen Posten des Flottenchefs unter Belassung in der Stellung als Generalinspekteur. Diese aktive Schlachtflotte von 1903 bis 1906 lohnt es sich näher zu

betrachten, um ein Bild von der Arbeitsleistung zu gewinnen, die hier zu überwinden war.

1903 war zum ersten Male ein homogenes Geschwader von acht zeitgemäßen Linienschiffen vorhanden („Wittelsbach“- und „Kaiser“-Klasse), aber das II. Geschwader bestand immer noch aus zwei Schiffen der überalterten „Baden“-Klasse und vier verlängerten Küstenpanzern. Die Aufklärungsschiffe setzten sich aus 1 Panzerkreuzer, 1 Großen geschützten und 6 Kleinen Kreuzern zusammen. Als Großadmiral v. Koester im Herbst 1906 vor der Abgabe seines Kommandos zum letzten Male auf der Unterelbe die aktive Schlachtflotte an seinem Flaggschiff „Kaiser Wilhelm II.“ vorbeidefilieren ließ, hatte er unter seinem Kommando ein homogenes I. Geschwader („Wittelsbach“- und „Kaiser“-Klasse), ein II. Geschwader von ebenfalls 8 Linienschiffen (zur Hälfte „Braunschweig“-, zur Hälfte „Brandenburg“-Klasse), einen Kreuzerverband von 3 Panzerkreuzern und 6 Kleinen Kreuzern.

In diese Übergangszeit fielen nun gerade die grundlegenden Flottenexerzitien, die aus der periodisch formierten Übungsflotte eine ständige, aktive Schlachtflotte machen sollten — und gemacht haben. Es galt die Übertragung des theoretisch Geschaffenen und mit Behelfsmitteln der Übungstechnik Vorbereiteten auf die wirkliche Front. Was auf Grund der taktischen Vorarbeiten und der Manövererfahrung des letzten Jahrzehnts als fester Rahmen für die Gefechtsausbildung der noch im Anfange des Ausbaues befindlichen Flotte — aber in weiter Voraussicht bereits für ihre spätere Form bemessen — erkannt und festgesetzt worden war, das mußte zunächst in die Front hineingehämmert werden, bis es als fester Besitz aller Offiziere aller Grade (mutatis mutandis) tatsächlich eine zuverlässige Grundlage der Praxis wurde, auf der weiter gebaut werden konnte.

Wenn es, wie eine frühere Würdigung des Großadmirals v. Koester gelegentlich seines 50jährigen Dienstjubiläums*) feststellt, schon dem Geschwaderchef gelungen war, das neue, von unserem jetzigen Staatssekretär Großadmiral v. Tirpitz stammende Exerzierreglement „im Laufe eines einzigen Übungsjahres in dem ihm unterstellten Geschwader zum Gemeingut des Offizierkorps zu machen“, so gilt dasselbe hinsichtlich der Flottentaktik und des Flottenexerzitiums für den Flottenchef. Wem es vergönnt war, in jenen Jahren an der Flottenausbildung teilzunehmen, dem wird Großadmiral v. Koester immer vor der Seele stehen als der große Lehrmeister, als der große Erzieher der Flotte.

Rastlose Arbeit, rücksichtsloses Einsetzen aller Kräfte für die Erreichung des gesteckten Zieles, äußerste Gründlichkeit bis ins kleinste, Kriegsmäßigkeit der Ausbildung bis ins einzelne, exerziermäßig exakte Durchbildung der immer noch wachsenden Verbände — das sind die Kennzeichen jener grundlegenden Ausbildungsspanne, der Epoche Koester.

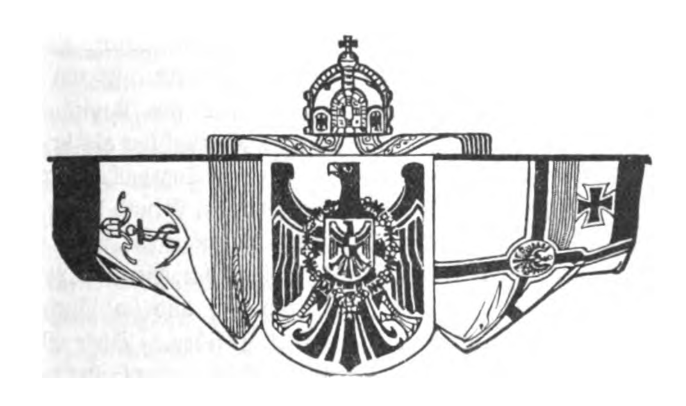
Als Großadmiral v. Koester im Herbst 1906 seine Flagge als Flottenchef niederholte, übergab er seinem Nachfolger eine durchgearbeitete, einexerzierte Schlachtflotte von hoher Zuverlässigkeit. Noch befand sich die Durchführung des Flotten-

*) „Marine-Rundschau“, Juli 1909, S. 771 bis 773.

gesetzes in den Anfängen, aber was an Schiffen in der Front stand, war voll kriegsbereit und rechtfertigte bereits in vollem Maße die großzügige Weite, in der das Flottengesetz entworfen war. Wenn man die Aktive Schlachtflotte, die Großadmiral v. Koester abgab, vergleicht mit der Übungsflotte, die er im Jahre 1899 übernahm — nur dann gewinnt man das richtige Bild von der Arbeit und der Bedeutung dieses Admirals.

Was der Großadmiral nach seinem Scheiden aus dem aktiven Dienste durch Übernahme der Präsidentschaft des Deutschen Flottenvereins für den Gedanken deutscher Seemacht getan hat, wie seine im besten Sinne des Wortes volkstümliche Persönlichkeit hier auf neuen Wegen in alter Weise gewirkt hat, unermüdlich und treu für das eine Ziel: Deutschlands Flotte — das ist heute in aller Munde und Herzen.

Zum 70. Geburtstage werden dem verehrungswürdigen Admiral von nah und fern Glückwünsche sonder Zahl dargebracht werden, und die Marine wird an erster Stelle stehen. Niemals wird sie vergessen, was sie diesem deutschen Manne verdankt!



Ein englisches Blaubuch über die Trafalgar-Taktik.*)

(Mit 1 Karte.)

Die Art, in der die englische Regierung eine endgültige Lösung der Nelsons Trafalgar-Taktik betreffenden Streitfragen versucht, ist für deutsche Begriffe etwas ungewöhnlich: Die Admiralität ernennt eine Kommission zur Untersuchung dieser Fragen; das Ergebnis wird in Gestalt eines „Blaubuches“ dem Parlament vorgelegt. Sieht man indes von dieser formellen Eigentümlichkeit ab, so muß anerkannt werden, daß durch diese Maßnahme der Zweck sachlich erreicht wurde. Das gesamte Material über Trafalgar, einschließlich des in französischen Archiven vorhandenen, ist von Sachverständigen eingehend geprüft worden; die aus diesen Untersuchungen gezogenen Schlüsse sind tatsächlich endgültige; da wo Unsicherheiten bestehen bleiben, werden sie voraussichtlich nie fortgeschafft werden können, weil die Unterlagen eben unzureichend sind.

Die Kommission bestand aus zwei Admiralen und einem Geschichtsprofessor. Admiral Sir Reginald N. Custance und Admiral Sir Cyprian A. G. Bridge, beide in der Theorie der Seekriegführung wohlbewandert und schriftstellerisch tätig; Admiral Bridge hatte bereits 1905 in seiner Zentenarschrift über Trafalgar nachzuweisen versucht, daß Nelson von seiner Memorandum-Taktik in der Schlacht nicht abgewichen sei. Professor Firth ist Lehrer der modernen Geschichte an der Universität Oxford. Der als Schriftführer kommandierte Bibliothekar der Admiralität, Perrin, ist bekannt als Entdecker des Trafalgar-Signalbuches. Besondere Verdienste um die Herstellung der dem Kommissionsbericht beigegebenen Karten hat sich Kapitän T. H. Tizard erworben, der augenscheinlich von der kommandierten Kommission als besonders geeignet zu diesem Zweck kooptiert wurde; er hat die Log- und Tagebücher der bei Trafalgar beteiligt gewesenen Schiffe sämtlich durchstudiert und auf Grund dieser Untersuchungen eine Karte der Schiffsbewegungen vor der Schlacht aufgestellt, wie sie bisher noch nicht existierte. Die Kommission sollte auch über die Richtigkeit der Trafalgar-Modelle, die sich an Bord der alten „Victory“ in Portsmouth und im Museum der Royal United Service Institution befinden, ein Urteil abgeben. Diese Modelle werden beide als unrichtig bezeichnet; das im Greenwicher Museum aufgestellte Schlachtmodell stellt die Gefechtslage um 1 Uhr 40 Min., also etwa $1\frac{1}{2}$ Stunden nach dem Durchbruch der Engländer durch die französisch-spanische Gefechtslinie, dar, ist somit für die Frage der „Trafalgar-Taktik“, deren Kernpunkt in den Schiffsbewegungen am Vormittage des 21. Oktober 1805 liegt, von geringer Bedeutung.

Als Beilage 1 des Kommissionsberichtes erscheinen Auszüge aus den „Logs“ und „Journals“, die zum größten Teil allerdings schon in dem 1900 herausgegebenen

*) Das Blaubuch ist im Handel erhältlich; der Titel ist: »Report of a Committee appointed by the Admiralty to examine and consider the evidence relating to the tactics employed by Nelson at the battle of Trafalgar«. — 1913 — To be purchased either directly or through any bookseller, from Wymann and Sons, Ltd., Fetter Lane, London E. C. (es folgen noch einige andere Buchhandlungsadressen). Preis 2 sh 3 d.



Bande der Navy Records Society-Veröffentlichungen „Logs of the Great Sea Fights 1794—1805“, vol. II, abgedruckt sind; einige der Kommissions-Auszüge sind indes vollständiger. Die Logbücher von „Tonnant“, „Belleisle“ und „Revenge“ sind zum erstenmal hier abgedruckt. Von diesen Dokumenten werden die „Ship's Logs“ als die wichtigsten bezeichnet; diese offiziellen Logbücher waren damals aber eben erst aufgekommen und sind nur von vier Trafalgar-Schiffen vorhanden. Die Hauptquellen bleiben somit die „Master's Logs and Journals“ und die „Captain's Journals“. Den „Journals of Junior Officers“ wird aus leicht verständlichen Gründen der geringste Wert als Quellenmaterial beigemessen. Unter Zugrundelegung dieser Erwägungen werden in erster Linie die vier Schiffslogbücher („Achille“, „Defence“ und „Revenge“ der „Lee-Line“ und „Conqueror“ der „Weather-Line“) berücksichtigt, von denen leider das der „Revenge“ eine mit anderen Dokumenten unvereinbare Zeitangabe über Stellung kurz vor dem Gefechtsbeginn und Feuereröffnung enthält. Als zweitwichtigste Quelle bezeichnet die Kommission den offiziellen Bericht des Admirals Collingwood, der nach Nelsons Tode das Kommando führte, und sodann die Journale und Briefe der älteren Offiziere, insbesondere der Kommandanten, die vermöge ihrer Gefechtsposten den besten Überblick über das Gefechtsfeld hatten. Aufzeichnungen und Aussprüche dieser Offiziere aus späteren Jahren werden mit Recht als geringwertig angesehen, ebenso die Berichte der französischen und spanischen Admirale, wegen der darin enthaltenen Tendenz, ihre Maßnahmen zu rechtfertigen. Auch die Schlachtpläne und Skizzen werden nicht hoch bewertet, weil ihre Verfertiger meist nur einen Teil des Schlachtfeldes persönlich übersehen konnten und diese Darstellungen auch immer nur bestimmte Gefechtslagen verdeutlichen sollten. Man könne wohl aus den Journalen, Berichten und Plänen den allgemeinen Charakter des englischen Angriffs sich klar machen, nicht aber die genauen Formationen; dagegen ließen sich über den Gefechtsbeginn selbst daraus schätzenswerte Nachrichten entnehmen: so lautet das Schlußurteil der Kommission über den Wert des Quellenmaterials für Beantwortung der vorliegenden Fragen.

Von Interesse ist vielleicht für manchen Benutzer des in den englischen Logbüchern enthaltenen seekriegsgeschichtlichen Quellenmaterials die in der erwähnten Beilage gegebene Erklärung der Rubrikenbezeichnung: H. K. F. H. sind „Hours“, K. „Knots“ und F. „Fathoms“, worunter hier der achte Teil eines Knotens verstanden ist. Diese letztere Erklärung scheint auch in englischen Fachkreisen nicht allgemein bekannt zu sein, denn Professor Sir Knox Laughton erklärte dem Verfasser vor einigen Jahren diesen Ausdruck mit „Furlongs = one tenth of a knot“.

Die in Beilage 5 gegebene Zusammenstellung aller vor und während der Schlacht gemachten Signale ist ebenfalls interessant, weil sie in dieser Vollständigkeit bisher nicht veröffentlicht war. In Beilage 6 stellt die Kommission alle auf Trafalgar bezüglichen Originaldokumente und die neuere Trafalgar-Literatur zusammen, es werden außer englischen auch französische und spanische Werke namhaft gemacht; von deutschen Aufsätzen ist nur der im Juniheft der „Marine-Rundschau“ von 1912 abgedruckte Artikel „Neues zur Trafalgar-Frage“ aufgeführt. Außerdem werden 27 verschiedene Skizzen und Karten der Schlacht angegeben, die von 1805 bis 1850 aufgestellt, zum Teil allerdings erst in neueren Büchern veröffentlicht wurden.

Der Verfasser dieses Aufsatzes hat in dem vorerwähnten Artikel „Neues zur Trafalgar-Frage" am Schlusse die dort behandelten Mark Kerrschen Behauptungen, betreffend die Hauptpunkte der Trafalgar-Taktik, begutachtet; diese Gutachten sind durch den Kommissionsbericht bestätigt worden; für einzelne Punkte bringt dieser Bericht neue Belege bei. Es sei deshalb gestattet, hier die Hauptpunkte, die durch die Kommission — nun in Wirklichkeit endgültig — klargestellt worden sind, nochmals zusammenzufassen:

1. Nelsons erste Signale bei Tagesanbruch und ihre Ausführung.

In dem Gutachten zu Mark Kerrs Ansicht hatte der Verfasser sich gegen die Annahme ausgesprochen, daß das Signal 76, mit dem Nelson am Morgen des 21. Oktober seine Flotte auf den Kurs dem Feinde entgegenbrachte, ein **Wendungs**signal gewesen sei. In einer besonderen Beilage zum Kommissionsbericht gibt nun Perrins die Entstehungsgeschichte dieses Signals, das bis auf die „Sayling Instructions" des Duke of York aus dem Jahre 1673 zurück verfolgt werden kann. Perrins' Schlußurteil geht dahin, daß „nach dieser Entstehungsgeschichte kein Zweifel darüber herrschen kann, daß die Verfasser des Trafalgar-Signalbuches (von 1799) die Schiffe einer in Formation befindlichen Flotte im Auge hatten, die auf das Signal 76 abzuhalten hatten, sobald ein Schiff den Schwenkungspunkt seines Vordermannes erreicht hatte". „Aber" — so fährt Perrins fort — „es folgt daraus nicht notwendigerweise, daß die Seeoffiziere diesem Signal genau denselben Sinn unterlegten, und es war überhaupt nichts Ungewöhnliches für einen Admiral, selbst in der Schlacht, wenn er für ein von ihm gewünschtes Manöver ein Signal von genau diesem Sinne nicht finden konnte, das nächstbeste Signal zu wählen und dabei darauf zu vertrauen, daß die Kommandanten verständnisvoll das Richtige tun würden." Diesem Gutachten über die Bedeutung jenes vielumstrittenen Signals fügt die Kommission noch zwei Karten bei, die — auf Grundlage der Logbuchangaben — die Stellung der englischen Schiffe um Mitternacht und bei Tagesanbruch zur Darstellung bringen. Es geht daraus hervor, daß in dieser Zeit keine genaue Ordnung oder Formation innegehalten wurde. Die Organisation der Gesamtflotte in zwei getrennte Divisionen (Weather- und Lee-Line) wurde zwar festgehalten, aber die Gruppierung der einzelnen Schiffe war unregelmäßig. Das wird auch durch die Skizzen von französischen und spanischen Offizieren bestätigt, die am Morgen, da die Sonne hinter der französisch-spanischen Flotte aufging und somit die englische Flotte scharf beleuchtete, besonders günstige Beobachtungsgelegenheit hatten.

Unter diesen Umständen muß das erste Signal (Nr. 72), welches Nelson kurz vor dem vorher erwähnten Signal 76 bei Hellwerden machte und das die Bedeutung hatte: „Form the order of sailing in two columns" als eine Art Monitum, die Formation besser innezuhalten, angesehen werden; der Sinn war also bei dem damals herrschenden Winde der, daß Collingwoods Division in Linie an Steuerbord der von Nelson geführten Division mit etwa nördlichem Kurse steuern sollte (die Spitzenschiffe in der Windrichtung zueinander, also bei dem nordwestlichen Winde Collingwoods Flaggschiff etwa in Staffel 4 Strich Steuerbord achteraus von „Victory"). Auf das bald darauf folgende Signal 76 sollte dann die **Schwenkung** auf den Feind zu,

nach Osten, stattfinden; die in der Linie auf ihren Posten befindlichen Schiffe mußten, hinter ihrem Vordermann fahrend, schwenken, während die nicht auf Station befindlichen Schiffe gleichzeitig nach östlicher Richtung wenden mußten, um dann auf ihren Posten in der Linie einzuscheren.

2. Kehrtwendung der alliierten Flotte, ihre Formation nach der Wendung; Einfluß dieses Manövers auf Nelsons Entschließungen.

Villeneuve hatte am Abend vor dem Schlachttage Gefechtskiellinie auf südsüdwestlichem Kurs bilden lassen, das Beobachtungsgeschwader unter Gravina bildete dabei die Vorhut, Villeneuve mit der 1. Division die Mitte, Dumanoir mit der 2. Division die Nachhut. Natürlich kam auch diese Formation während der Nacht etwas in Unordnung, aber im allgemeinen befanden sich gegen 7 Uhr morgens (Sonnenaufgang 6^{16} mittl. Zeit) die Schiffe auf Position. Die Kehrtwendung ordnete Villeneuve um 8 Uhr morgens an, weil, wie er selbst schreibt, „der Gegner sich massiert gegen seine Nachhut zu wenden schien, mit dem doppelten Zweck, dort mit Übermacht anzugreifen und der Flotte den Weg nach Cadiz zu verlegen". Durch die Kehrtwendung wollte Villeneuve dem bedrohten Dumanoirschen Geschwader die Unterstützung der übrigen Flottenteile sichern. Da nach der Kehrtwendung wieder Kiellinie auf dem neuen Beim-Wind-Kurs hergestellt werden mußte und dies bei dem sehr schwachen Winde nur langsam ausgeführt werden konnte, so mußte dadurch eine Kurvung der Linie entstehen, die noch stärker wurde, als der Wind aus seiner nordwestlichen Richtung etwas nach Westen herumging. Das ist also die natürliche Erklärung der bogenartigen Formation der französisch-spanischen Flotte während der Schlacht. Die Fahrt dieser Flotte nach der Kehrtwendung kann auf etwa ½ bis ¾ kn in der Stunde angenommen werden.

Wie jenes Manöver auf die Entschließungen Nelsons einwirkte, ist schwierig zu entscheiden, da, wie der Kommissionsbericht betont, nur vermutet werden kann, wie Nelson gehandelt hätte, wenn der Gegner nicht kehrtgemacht hätte. Um 7 Uhr morgens, also eine Stunde vor dem Kehrtsignal Villeneuves, notierte Nelson in seinem Privattagebuch: „At seven the enemy wearing in succession" — seine letzte Beobachtung, die er niederschrieb. Er muß also den Eindruck gehabt haben, daß die gegnerische Flotte bei Tagesanbruch auf Gegenkurs schwenken wollte. Der Kommissionsbericht nimmt an, daß dieser Eindruck dadurch hervorgerufen wurde, daß einzelne schnelle Schiffe der verbündeten Flotten, die zu weit vorlich — südlich — standen, um auf ihren Posten in der „ordre naturel" zu gelangen, wendeten oder halsten. Diese Manöver waren wahrscheinlich noch im Gange, als Villeneuves Kehrtsignal kam (gegen 8 Uhr nach französischer, d. i. 7^{30} nach „Victory"-Zeit).

Der ursprünglich von Nelson signalisierte Kurs ONO würde die englische Flotte nördlich, d. h. gleichzeitig zu luvward von der französisch-spanischen, gebracht haben.

Der Kommissionsbericht nimmt nun an, Nelson habe etwa um 6 Uhr 30 Min. sich die Anschauung gebildet, daß der Feind nach Cadiz laufen, sich somit der Schlacht entziehen wollte; darauf habe er „Kurs Ost" signalisiert; dieser Kurs mußte also nicht mehr nördlich vom Gegner, sondern auf die Vorhut der gegnerischen Flotte selbst hinführen. Wie Nelson gehandelt hätte, wenn der Gegner den südlichen Kurs bei-

behalten hätte, ob er Collingwoods Division, die dann ja — dem Memorandum gemäß — auf der falschen Seite stand, auf die Backbordseite seiner eigenen Division geschickt hätte — diese Fragen behandelt der Kommissionsbericht nicht, weil sie eben nicht entschieden werden können; er hebt nur hervor, daß die Kehrtwendung Villeneuves die Ausführung des englischen Angriffsplanes — Memorandum gemäß — erleichterte; denn nun befand sich Collingwood der gegnerischen Nachhut gegenüber und konnte den Auftrag: „The 12 ships composing the enemy's rear are to be the object of the lee line" ausführen, während Nelson in der Lage war, diese Operation gegen etwaige Angriffsversuche der gegnerischen Vorhut zu schützen, wie er das in seinem Memorandum in Aussicht gestellt hatte.

3. Bewegungen der lee line Collingwoods bis zum Einbruch in die feindliche Linie.

Im Laufe des Vormittags bei der allmählichen Annäherung kamen die englischen Schiffe mehr und mehr in die vorgeschriebene Formation, wie auch aus den Berichten der Augenzeugen hervorgeht. Aber welche Formation nahmen die beiden englischen Divisionen dabei ein? Die Berichte sprachen sich verschieden aus: „At 8 observed the British fleet forming their lines", sagt das Log des „Euryalus"; die französischen Logbücher sprechen mehrfach von „deux pelotons", einige wenden auch das Wort „colonnes" an; auch zwei englische Berichte besagen: „We bore down upon the enemy in two columns", „we kept going down in two columns" („Téméraire" und „Revenge"). Alle Anzeichen sprachen dafür, daß die Formation beider Divisionen während des Anlaufs zwar immer noch unregelmäßig war, sich aber innerhalb beider Divisionen einer Kiellinie näherte; das konnte ja auch kaum anders sein, da die Spitzenschiffe, beides gute Segler, nicht Segel kürzten, um die übrigen Schiffe aufkommen zu lassen; einige schlechte Segler mußten dabei weit zurückbleiben, wodurch sich die späte Einbruchszeit einiger englischer Schiffe erklärt.

Nelson hatte nun im Memorandum Collingwood die Leitung seiner Division überlassen und ihm nur die Aufgabe gestellt, die letzten 12 Schiffe mit seinen 15 zu bekämpfen. Collingwood machte bereits gegen 9 Uhr vormittags von dieser Ermächtigung Gebrauch, indem er seine Division aus ihrer unregelmäßigen Kiellinienformation in eine unregelmäßige Staffel Steuerbord achteraus umformierte, mit der Absicht, seine Schiffe etwa parallel zu der feindlichen Nachhut zu bringen, die in der gekurvten Gefechtsformation ungefähr NNO anlag. Eine genaue Staffel konnte natürlich nicht zustande kommen, da Collingwood selbst nicht Fahrt verminderte; er begnügte sich vielmehr, einigen seiner Schiffe zu signalisieren: „Mehr Segel setzen". Auch Nelson signalisierte an mehrere von Collingwoods Schiffen, bestimmte Positionen einzunehmen. Dieses Eingreifen in die Kompetenz seines Unterführers durch den Flottenchef faßte damals niemand als unrichtige Handlungsweise auf; die Signale beider Führer widersprachen sich auch nicht, sondern Nelson half Collingwood dadurch bei der Formationsbildung. Collingwood schnitt sodann, indem er die „Santa Ana" mit seinem Flaggschiff angriff, tatsächlich nicht 12, sondern 15 feindliche Schiffe mit seiner Division ab; dieses Abweichen von seinem Gefechtsauftrag erklärt sich dadurch, daß 3 feindliche Schiffe in Lee der Gefechtskurvenlinie, vielleicht überhaupt zunächst

Neptuno
Africa?
Trinidad
Intrépida
Vermutlicher Weg der Africa
Formidable
Duguay Trouin
Rayo
Mont Blanc
San Francisco de Asis
San Agustin
Héros
Wahrer Meridian
Vermutlicher Weg der Victory
Santissima Trinidad
Bucentaure
Redoutable
Euryalus
San Justo
Victory
Neptune
Temeraire
Neptune
Conqueror
Leviathan
Britannia
San Leandro
Ajax
Orion
Royal Sovereign
Belleisle
Santa Ana
Indomptable
…ce?
Mars
Tonnant
Achille
Bellerophon
Colossus
Revenge?
Stellung fraglich
Fougueux
Pluton
Monarca
Algésiras
Bahama
9
Montañes
Aigle
2 Seemeilen
Swiftsure
Argonaute
Argonauta

…Oktober 1805 mittags.

…agebüchern, Stellungen der …enig ergänzt ist, um mit den …uzustimmen.)

San Ildefonso
Achille
Principe de Asturias
Berwick
San Juan Nepomuceno

behalten hätte, ob er Collingwoods Division, die dann ja — dem Memorandum gemäß — auf der falschen Seite stand, auf die Backbordseite seiner eigenen Division geschickt hätte — diese Fragen behandelt der Kommissionsbericht nicht, weil sie eben nicht entschieden werden können; er hebt nur hervor, daß die Kehrtwendung Villeneuves die Ausführung des englischen Angriffsplanes — Memorandum gemäß — erleichterte; denn nun befand sich Collingwood der gegnerischen Nachhut gegenüber und konnte den Auftrag: „The 12 ships composing the enemy's rear are to be the object of the lee line" ausführen, während Nelson in der Lage war, diese Operation gegen etwaige Angriffsversuche der gegnerischen Vorhut zu schützen, wie er das in seinem Memorandum in Aussicht gestellt hatte.

3. Bewegungen der lee line Collingwoods bis zum Einbruch in die feindliche Linie.

Im Laufe des Vormittags bei der allmählichen Annäherung kamen die englischen Schiffe mehr und mehr in die vorgeschriebene Formation, wie auch aus den Berichten der Augenzeugen hervorgeht. Aber welche Formation nahmen die beiden englischen Divisionen dabei ein? Die Berichte sprachen sich verschieden aus: „At 8 observed the British fleet forming their lines", sagt das Log des „Euryalus"; die französischen Logbücher sprechen mehrfach von „deux pelotons", einige wenden auch das Wort „colonnes" an; auch zwei englische Berichte besagen: „We bore down upon the enemy in two columns", „we kept going down in two columns" („Téméraire" und „Revenge"). Alle Anzeichen sprachen dafür, daß die Formation beider Divisionen während des Anlaufs zwar immer noch unregelmäßig war, sich aber innerhalb beider Divisionen einer Kiellinie näherte; das konnte ja auch kaum anders sein, da die Spitzenschiffe, beides gute Segler, nicht Segel kürzten, um die übrigen Schiffe aufkommen zu lassen; einige schlechte Segler mußten dabei weit zurückbleiben, wodurch sich die späte Einbruchszeit einiger englischer Schiffe erklärt.

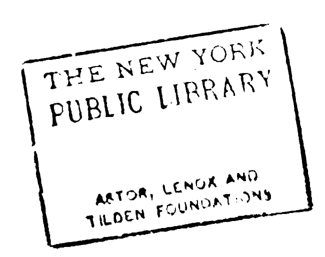
Nelson hatte nun im Memorandum Collingwood die Leitung seiner Division überlassen und ihm nur die Aufgabe gestellt, die letzten 12 Schiffe mit seinen 15 zu bekämpfen. Collingwood machte bereits gegen 9 Uhr vormittags von dieser Ermächtigung Gebrauch, indem er seine Division aus ihrer unregelmäßigen Kiellinienformation in eine unregelmäßige Staffel Steuerbord achteraus umformierte, mit der Absicht, seine Schiffe etwa parallel zu der feindlichen Nachhut zu bringen, die in der gekurvten Gefechtsformation ungefähr NNO anlag. Eine genaue Staffel konnte natürlich nicht zustande kommen, da Collingwood selbst nicht Fahrt verminderte; er begnügte sich vielmehr, einigen seiner Schiffe zu signalisieren: „Mehr Segel setzen". Auch Nelson signalisierte an mehrere von Collingwoods Schiffen, bestimmte Positionen einzunehmen. Dieses Eingreifen in die Kompetenz seines Unterführers durch den Flottenchef faßte damals niemand als unrichtige Handlungsweise auf; die Signale beider Führer widersprachen sich auch nicht, sondern Nelson half Collingwood dadurch bei der Formationsbildung. Collingwood schnitt sodann, indem er die „Santa Ana" mit seinem Flaggschiff angriff, tatsächlich nicht 12, sondern 15 feindliche Schiffe mit seiner Division ab; dieses Abweichen von seinem Gefechtsauftrag erklärt sich dadurch, daß 3 feindliche Schiffe in Lee der Gefechtskurvenlinie, vielleicht überhaupt zunächst

Zum Aufsatz: „Ein englisches Blaubuch über die Trafalgar-Taktik.“

Neptuno
Africa ?
Rayo
San Francisco de Asis
San Agustin
Santissima Trinidad
San Justo
San Leandro
Wahrer Meridian
Euryalus
Neptune
Victory
Temeraire
Conqueror
Leviathan
Britannia
Ajax
Orion
Royal Sovereign
Belleisle
Mars
Tonnant
Bellerophon
Achille
Colossus
Revenge ?
Stellung fraglich
Santa Ana
Monarca
Bahama
Montañes
Argonauta
San Jldefonso
Principe de Asturias
San Juan Nepomuceno
2 Seemeilen

ktober 1805 mittags.

ngebüchern, Stellungen der
nig ergänzt ist, um mit den
zustimmen.)



nicht erkennbar für Collingwood, fuhren und er nur die in der Linie fahrenden Schiffe zählte.

4. Formation und Kurse der weather line Nelsons.

Während Collingwood seine Schiffe Staffel formieren ließ, blieb Nelsons Division in der unregelmäßigen Kiellinie, die durch die ersten Signale (72 und 76) angeordnet worden war. Diese Verschiedenheit der Formation erklärt sich aus der Verschiedenheit der Gefechtsaufgaben. Nelson hatte sich die Aufgabe vorbehalten, dafür zu sorgen, daß die Bewegungen seines Unterführers Collingwood möglichst wenig gestört würden. Dazu brauchte er eine lehnige Formation, die ihm gestattete, die feindliche Vorhut an einem Unterstützungsmanöver zugunsten der von Collingwood angegriffenen Nachhut zu hindern und scheinbar auf die feindliche Vorhut hinzuhalten und diese zu „binden", während seine wirkliche Absicht war, das feindliche Zentrum anzugreifen und die Vorhut unbeschäftigt zu lassen. Die übereinstimmenden Berichte der vorderen Schiffe der verbündeten Flotten besagen auch, daß Nelsons Linie bis zur Feuereröffnung auf die Mitte der **Vorhut** hinhielt. Kurz vor dem Einbruch muß die „Victory" sogar noch eine kleine Kursänderung nach Backbord, also gegen die feindliche Spitze hin, ausgeführt haben, voraussichtlich um den Eindruck, daß es auf einen Angriff gegen die vorderen Schiffe abgesehen sei, noch zu verstärken. Während dieses — nur sehr kurze Zeit dauernden — Scheinmanövers feuerten die französischen Vorhutschiffe, jedoch ohne Wirkung; die „Victory" wendete dann bald nach Steuerbord, fuhr also der feindlichen Linie entlang südlich, bis sie hinter dem 12. Schiffe, dem „Bucentaure", durchbrach. Erst nach dieser Kursänderung nach Steuerbord feuerte „Victory", natürlich nun mit der Backbordbreitseite. Voraussichtlich infolge dieser Kursänderungen waren die Hinterleute der „Victory", die schon vorher sehr nahe aufgeschlossen waren, zu einem Ausweichmanöver gezwungen worden, wodurch „Téméraire", „Victorys" Hintermann, etwa querab von „Victory" an Steuerbord und „Neptune" querab an Backbord zu stehen kamen. „Conqueror" und „Leviathan", das 4. und 5. Schiff der weather line, waren ganz nahe an Backbord. Diese Schiffe begannen also das Gefecht ziemlich gleichzeitig.

Mit dem Einbruch Nelsons in die feindliche Linie sieht die Untersuchungskommission ihre Aufgabe, die Trafalgar-Taktik klarzustellen, erfüllt.

Über einige von Corbett und Mark Kerr behandelte Punkte, z. B. ob Nelson Trafalgar mit Cadiz verwechselt hat und ob anzunehmen ist, daß „Victory" in Lee der feindlichen Linie aufsegeln wollte, aber stecken blieb, äußert sich die Kommission nicht; diese Vermutungen einzelner neuerer Trafalgar-Erklärer sind auch von keiner erheblichen Bedeutung. Alle für die Trafalgar-Taktik tatsächlich wichtigen Punkte hat die Kommission bei ihren Untersuchungen berücksichtigt.

Wie schon erwähnt, bringen die Untersuchungsergebnisse wenig Neues; vielmehr werden die Annahmen, die durch die bisherige Trafalgar-Literatur bereits sich als die wahrscheinlichsten ergeben hatten, lediglich bestätigt; außer einigen neuen Beweispunkten für diese Annahmen treten neue Deutungen oder Probleme nicht auf.

Aus der Art und Weise, wie die Kommission ihre Aufgabe anfaßt, ergibt sich für den kritischen Seekriegshistoriker eine beachtenswerte Lehre: Bei der Deutung der

Signale 72 und 76, sowie des Ausdrucks „column“ und bei den damit verbundenen Auffassungen über die taktischen Manöver nimmt die Kommission an, daß es auf die eigentliche genaue Bedeutung dieser Signale und Ausdrücke nicht ankommt, daß vielmehr die Kommandanten sich damals ihre eigene sinngemäße Auslegung jener Anordnungen bildeten und dieser Auslegung gemäß zwar formell verschiedenartig, aber doch im Sinne des Flottenchefs und der Gefechtslage handelten. Die bisherigen Erklärer der Trafalgar-Taktik haben also augenscheinlich mehr Klarheit und Bestimmtheit in jene Ausdrücke und die durch sie bezeichneten Manöver bringen wollen, als die Seeoffiziere zu Nelsons Zeit selbst damit verbanden.

Es ergibt sich daraus für die kritische Untersuchung von seetaktischen Manövern die Mahnung, nicht allzu formell in die geschichtlichen Tatsachen Dinge „hineinzugeheimnissen“, die den Operationsleitern selbst fern lagen, sondern sich in den Geist der Zeit, d. h. der Gefechtslage, zu versetzen und lediglich zu untersuchen, worauf es den Führern ankam. Gewöhnlich liegen die Ursachen einfacher, als der nachträglich forschende Kritiker anzunehmen geneigt ist. Im Drange der taktischen Ereignisse wird selten die Zeit zu tiefsinnigen Betrachtungen und Erwägungen über alle verschiedenen Seiten einer Entschließung vorhanden sein: Der Augenblick und die Forderung des Augenblicks, die sich meist in einfachster Problemstellung: „so oder so“ darstellt, entscheiden.

Je klarer die Vorstellung von diesen einzelnen Gefechtslagen und ihren Augenblicksforderungen dem kritischen Seekriegshistoriker vor Augen steht, um so leichter und voraussichtlich richtiger wird die nachträgliche Rekonstruktion des zusammenhängenden Schlachtenbildes ausfallen.

Nelsons Trafalgar-Taktik bietet jetzt, in jener einfachen Weise klargestellt, in allen Punkten, die für das Studium dieser seekriegsgeschichtlich so interessanten Seeschlacht von Bedeutung sind, keine Unklarheiten mehr.

Glatzel.



Der Wiederaufbau der russischen Flotte.

Wenn man in den ersten Jahren nach dem russisch-japanischen Kriege etwas über die russische Marine las, so waren es fast ausschließlich Berichte über die schlimmsten Mißstände. Diese nahmen das Interesse der Öffentlichkeit geraume Zeit in Anspruch, bis sie, seit etwa 1909, allmählich seltener wurden. Darauf hörte man eine Zeitlang fast überhaupt nichts mehr von der russischen Marine, und erst seit Mitte 1912 zieht diese die Aufmerksamkeit wieder in erhöhtem Maße auf sich. Es sind mehrere Umstände, die den äußeren Anlaß für dieses Wiedererwachen des Interesses geben. Erstens sind es die großen Summen, die das russische Parlament in den letzten drei Jahren, 1911, 1912 und 1913, für die russische Marine bewilligte. Zweitens vermehren sich nach langer Pause jetzt wieder die Stapelläufe und Kielweihen in der russischen Marine und geben der Öffentlichkeit davon Zeugnis, daß Rußland wieder eine größere Anzahl von Schiffen, wenn auch noch nicht fertig, so doch im Bau hat. Drittens zeigt sich die russische Flotte aufs neue in ausländischen Gewässern, die sie längere Zeit mied. Viertens brachten die politischen Verhältnisse es mit sich, daß die russische Marine in letzter Zeit wieder öfters erwähnt werden mußte — es sei an das russisch-französische Marineabkommen und an die durch den Balkankrieg erneut in den Vordergrund gerückte Schwarze Meer- und Dardanellen-Frage erinnert. Schließlich werden mehr und mehr reorganisatorische Maßnahmen der russischen Marineverwaltung in der Öffentlichkeit bekannt und beurteilt. Man kann sagen, daß der Ton dieser Urteile neuerdings im allgemeinen darauf gestimmt ist, es als Tatsache anzuerkennen, daß der Wiederaufbau der russischen Marine sich vollzieht, wenn auch die Ansichten darüber, wie weit er gediehen ist, stark auseinandergehen. Wie überall, so steht auch hier oft ein ausgesprochener Optimismus einem ebensolchen Pessimismus gegenüber. Oft erkennt man eine bewußte oder unbewußte Übertreibung nach der einen oder der anderen Seite ohne weiteres, wie z. B. wenn man anläßlich des Stapellaufes des Linienschiffes „Imperatriza Maria" die Behauptung hörte, der russische Schiffbau habe jetzt den der großen Seemächte eingeholt, wenn nicht gar überflügelt. Das gleiche ist der Fall, wenn gesagt wird, in der russischen Marine sei immer noch fast alles verkommen. Im allgemeinen geben weder die Vertreter des Optimismus noch die des Pessimismus eine ausreichende Begründung ihres Standpunktes, und es ist infolgedessen für den, der sich wenig mit dem Gegenstande, d. h. mit der russischen Marine, befaßt hat, nicht leicht, sich eine eigene Ansicht zu bilden. Es ist auch nicht möglich, den Beweis ganz kurz zu fassen, denn um sich ein unparteiisches Bild von der Arbeit zu machen, die in der russischen Marine seit 1906 geleistet worden ist, muß man sich eine Übersicht über ihre Entwicklung seit dem Frieden von Portsmouth zu schaffen suchen. Nur auf Grund dieser Übersicht wird man den Stand des Wiederaufbaues unparteiisch zu beurteilen vermögen, weil man durch sie daran erinnert wird, daß ein Wiederaufbau schwerer als eine Neuschöpfung ist. Hätte Rußland vor dem Kriege mit Japan keine Marine gehabt und sich erst hinterher entschlossen, eine solche zu schaffen, so wäre diese Aufgabe mit einem festen Willen und mit genügend Geld verhältnismäßig leicht zu lösen gewesen. Wie die Dinge aber lagen, war es die erste und wichtigste Pflicht, all die Mißstände aus-

zurotten, die den Zusammenbruch verursacht hatten, und erst nachdem dies geschehen war, konnte die eigentliche aufbauende Arbeit beginnen. Aber die Herrichtung des Grundes machte vielleicht mehr Sorgen und Mühe als der Bau selbst, denn die Mißstände, d. h. die Ursachen des Zusammenbruches, waren auf fast allen Gebieten der Marine zu suchen.

I. Die Ursachen des Zusammenbruches.

Man kann die Ursachen des Zusammenbruches der russischen Marine im Kriege 1904/05 in äußere und innere einteilen. Auf die äußeren Ursachen, unter denen eine unrichtige Strategie, schwere Fehler der Taktik, Mangel an Kriegsglück usw. verstanden werden, sei hier nicht näher eingegangen, da sie für den Zweck dieser Betrachtung unwesentlich sind. Die inneren Ursachen sind die Zustände, die in der Marine vor dem Kriege herrschten. Hier lagen die Mißstände, die es nach dem Kriege auszurotten galt und die aus diesem Grunde kurz dargelegt werden müssen.

1. Organisation der Marine vor dem Kriege mit Japan 1904/05.

Vor dem russisch-japanischen Kriege wurde die russische Marine durch ein Mitglied des kaiserlichen Hauses als „Oberbefehlshaber der Flotte und des Marinewesens" geleitet. Dieser vertrat gewissermaßen die Person des obersten Kriegsherrn, des Zaren, und trug ihm gegenüber die Verantwortung. Dem Oberbefehlshaber stand ein „Verweser des Marineministeriums" zur Seite, der als ausführendes Organ des Oberbefehlshabers gedacht war. Beraten wurde der Oberbefehlshaber durch den „Admiralitätsrat", ein Kollegium alter Flaggoffiziere. Auf diese Weise hatte die Marineleitung einen dreifachen Kopf. Dem Oberbefehlshaber unterstanden unmittelbar die „Oberkommandierenden der Kriegshäfen", die jeder einen Kriegshafen und die zu ihm gehörigen Seestreitkräfte befehligten. Diese Hafenchefs schifften sich aber im allgemeinen nicht ein, sondern die schwimmenden Verbände wurden von ihnen unterstehenden Verbandsführern befehligt.

Es liegt auf der Hand, daß diese Organisation schwere Nachteile in sich barg. Als ein Hauptfehler wurde der Umstand bezeichnet, daß niemand für begangene Fehler voll verantwortlich gemacht werden konnte. Vor allem galt dies in bezug auf den Verweser des Marineministeriums, dem die Verantwortlichkeit und eine ausreichende legitime Befehlsgewalt in gleicher Weise fehlten.

Die Organisation des Marineministeriums zeigte dieselben Grundfehler: Verantwortungslosigkeit und Unklarheit in der Abgrenzung der Befugnisse. Auf diesen Mangel gründete sich der Schlendrian in der Verwaltung und in der Materialbeschaffung, der während und nach dem Kriege zu den bittersten Klagen Veranlassung gab.

Die operative Kriegsvorbereitung der Marine stand nicht auf der Höhe. Ein Admiralstab oder etwas ihm Entsprechendes bestand nicht.

2. Personal der Marine.

a) Offiziere. Das russische Seeoffizierkorps ergänzte sich aus einer Art „Marine-Kadettenkorps", dem sogenannten „Morskoi Korpus". In dieses Korps

durften vor dem Kriege nur Angehörige eines ganz engen Kreises, nämlich Offizierssöhne und Adlige eintreten. Sie erhielten eine Erziehung, die den maritimen Charakter der Anstalt nicht in genügender Weise betonte. Es wurde, wie übrigens auch an anderen Stellen, nach Möglichkeit darauf gesehen, daß Armee-Einrichtungen auch auf die Marine übertragen wurden. Während einer sechsjährigen Dienstzeit im Korps war der Offizieranwärter nur vier oder fünf Sommer für einige Monate eingeschifft.

In der Weiterbildung der jungen Offiziere fehlte die Ausbildung der Initiative und der Verantwortungsfreudigkeit. Wie wenig Ansprüche der Führer an die Entschlußfähigkeit der Offiziere stellte, zeigte die Aussage des Admirals Rojestwenski im „Bjädowy"-Prozeß. Er führte als ein entschuldigendes Moment für das Verhalten des Torpedobootskommandanten, der sein Boot kampflos dem Feinde übergab, den Umstand an, daß dieser keine bestimmten Befehle zu kämpfen vom Stabe erhalten habe.

Die geringen Indiensthaltungszeiten machten es den Offizieren nicht möglich, sich genügende Seeerfahrung zu erwerben. Hieran änderte auch ein recht milder Seezensus, d. h. das Abhängigmachen der Beförderung von einer gewissen Seefahrtszeit, nichts. Im Dienst wurde nicht genug darauf gedrückt, daß der junge Offizier sich genügend mit den Leuten abgab. Eine übertriebene Bevorzugung technischer Wissenschaften wirkte an dieser Stelle schädigend. Schließlich darf die schlechte Besoldung des Seeoffizierkorps nicht unerwähnt bleiben, weil sie im Verein mit anderen Ursachen in manchen Fällen Verschuldungen verursachte, die dann Unterschleife, leichtsinniges Umgehen mit Dienstgeldern usw. zur Folge hatten.

b) Mannschaft. In der russischen Marine fehlte vor dem Kriege das Bindeglied zwischen Offizier und Mannschaft, ein lang dienender, zahlreicher Deckoffizier- und Unteroffizierstand. Die Wehrpflichtigen dienten dafür 7 Jahre aktiv, und die Unteroffiziere und Spezialisten wurden den älteren Jahrgängen entnommen. Infolgedessen besaßen diese, wenigstens den Kameraden gleicher Jahrgänge gegenüber, weder eine sehr viel bessere Ausbildung noch eine überlegene Diensterfahrung und als logische Folge auch nicht genug Autorität. Auch die Gebührnisse der Unteroffiziere waren sehr gering.

Unter Beibehaltung eines von der Segelschiffzeit übernommenen Systems wurde die Mannschaft in Equipagen, d. h. Landformationen, zusammengefaßt, die von je einem großen und mehreren kleinen Schiffen mit einem Zuschlag gebildet wurden. Die kurzen Aktivierungszeiten der Schiffe genügten nicht, um die Besatzungen zusammenzuschweißen und die Leute an Bord einzugewöhnen. Sie verbrachten einen zu großen Teil ihrer Dienstzeit an Land und wurden infolge dieser Zwitterstellung weder gute Matrosen noch gute Soldaten. Auch die revolutionäre Verseuchung der Mannschaft einschließlich der Unteroffiziere ist mit auf das Equipagensystem zurückzuführen.

3. Material.

Der größte Teil des russischen Schiffsmaterials wurde im Kriege vernichtet, die Ursachen aber, die zu seiner Unterlegenheit geführt hatten, blieben bestehen. Sie waren in erster Linie die Rückständigkeit der russischen Industrie im allgemeinen und die geringe Zahl und ungenügende Ausrüstung der russischen Staats- und Privatwerften im besonderen. Es war vor dem Kriege versäumt worden, logisch zu handeln

und entweder alles Material im Auslande zu beschaffen oder die russische Industrie planmäßig für ihre Aufgaben zu erziehen.

4. Die schwimmenden Seestreitkräfte.

Wie aus dem bisher Gesagten hervorgeht, war die Flotte durch die Organisation der Marine sehr in den Hintergrund gedrängt. Der Einfluß und die Bedeutung der schwimmenden Seestreitkräfte stand in keinem Verhältnis zu denen der Landorganisationen. Das System, nach dem die Schiffe in und außer Dienst gestellt wurden, stammte noch aus der Zeit, in der es keine Waffen gegen das Eis gab. Infolgedessen war es Sitte geworden, die Schiffe mit Beginn des Winters außer Dienst zu stellen, die Besatzungen in die Equipagen zu stecken und sie erst im Frühjahr, nach eingetretener Eisschmelze, wieder an Bord zu bringen. Dies mag für die russischen Verhältnisse ursprünglich durchaus angebracht gewesen sein. Da es aber den erweiterten Möglichkeiten der modernen Technik nicht angepaßt wurde, wuchs es sich zum Krebsschaden aus. Wenn es auf Segelschiffen vielleicht noch gelungen war, während der wenigen Sommermonate eine einigermaßen ausreichende Gefechtsausbildung zu erreichen, so ging dies nicht mehr in der Zeit des komplizierten Panzerschiffes. Folgen der geringen Indiensthaltungszeiten der Schiffe waren vor allem mangelnde Schießfertigkeit und taktische Übung. Die Verteilung der Seestreitkräfte auf die Häfen brachte es außerdem mit sich, daß größere Verbände kaum jemals zusammen arbeiteten. Einen Flottenchef gab es nur im Kriege.

In dem Chaos, das der Krieg und die Revolution mit sich brachten, war es sehr schwer, alle die Fehler, die hier natürlich auch nur in großen Zügen angedeutet werden konnten, zu erkennen. Auf die russischen Offiziere muß in jenen Tagen so viel Furchtbares eingestürmt sein, daß nur wenige einen klaren Kopf zu behalten vermochten. Nicht einmal die gewonnene Kriegserfahrung, der einzige Vorteil, den der Krieg gebracht hatte, konnte unter jenen bösen Verhältnissen ausgenützt werden. Als meuternde Matrosen ihre Offiziere über Bord warfen, als russische Kriegschiffe unter der roten Flagge auf ihre eigenen Kameraden feuerten, gab es zunächst nur eine einzige Aufgabe, die Ordnung wiederherzustellen. Hinter ihr mußte alles andere vorläufig zurücktreten.

In den auf den Krieg folgenden Jahren kann man infolgedessen drei Perioden unterscheiden. Dies sind erstens die Wiederherstellung der Ordnung, zweitens die Erneuerung des inneren Aufbaues und drittens der äußere Wiederaufbau der Marine. Die beiden letzten laufen zum Teil nebeneinander her. Dennoch sollen sie, der klaren Übersicht halber, getrennt betrachtet werden.

II. Die Entwicklung der russischen Marine nach dem russisch-japanischen Kriege.

A. Die Wiederherstellung der Ordnung.

Die Revolution griff bereits während des Krieges mit Japan auf die russische Marine über, brach aber erst nach dem Abschlusse des Friedens von Portsmouth im

Oktober 1905 an allen Stellen in hellen Flammen aus. Während des Winters 1905 kam es bereits zu einer gefährlichen Krisis. Es gelang dem bekannten revolutionären Leutnant Schmidt, einen Teil der Schwarzmeerflotte auf seine Seite zu bringen, und im November 1905 schien die Entscheidung über das Gelingen oder Nichtgelingen der Revolution an einem Faden zu hängen. Die Niederwerfung der meuterischen Bewegung wurde der Marine anfangs außerordentlich schwer, weil die Richtlinien des Vorgehens fehlten. Erst mit der Zeit lernte man, daß Nachgiebigkeit unter solchen Umständen nur immer erhöhte Forderungen zur Folge hat. Das Unglück fügte es außerdem, daß einer der energischsten Admirale, Tschuchnin, von einer revolutionären Frau ermordet wurde, und so kam es, daß die schlimmste Gefahr erst im Herbst 1906 als beseitigt angesehen werden konnte. Die Nachwehen der Revolution erstreckten sich indessen bis 1910/11 und nahmen noch im Juli und Dezember 1907 sehr bedrohliche Formen an. Man kann also wohl kaum fehlgehen, wenn man annimmt, daß die Kräfte des größten Teiles des russischen Seeoffizierkorps bis mindestens 1907 einschließlich durch den Kampf gegen die immer wieder ausbrechenden Meutereien vollständig in Anspruch genommen wurden. Erst von 1908 an wurden sie allmählich wieder für andere Aufgaben frei. So ist es wohl ganz erklärlich, daß die eigentliche Reorganisationsarbeit weder gleich nach dem Friedensschlusse beginnen, noch später sofort einen vollen Erfolg haben konnte. Es wäre dies selbst dann nicht möglich gewesen, wenn man überall ohne weiteres die richtigen Mittel zur Beseitigung der Mißstände erkannt hätte. Dies war jedoch offenbar nicht immer der Fall.

B. Der innere Wiederaufbau der russischen Marine.

1. Erneuerung der Organisation.

Im Mai 1905 wurde der letzte „Oberbefehlshaber der Flotte und des Marinewesens", Großfürst Alexei Alexandrowitsch, seiner Stellung enthoben und hiermit in der Leitung der Marine eine grundsätzliche Änderung eingeführt. Der bisherige Verweser des Marineministeriums wurde Minister und erhielt vorläufig fast alle Rechte, die dem Oberbefehlshaber bisher zugestanden hatten. Der Admiralitätsrat wurde beibehalten und seine Befugnis sogar etwas erhöht. Dem Marineminister glaubte man jedoch einen mit hohen Befugnissen versehenen „Gehilfen" beigeben zu müssen, der die Leitung des technischen und Verwaltungsteiles übernehmen sollte. Ein Jahr später wurde der sogenannte Marinegeneralstab geschaffen, dessen Aufgabe die operative Kriegsvorbereitung wurde. Auch sein Chef erhielt weitgehende Rechte. In demselben Jahre, 1906, schuf man dann ein selbständiges Marinekabinett. Als der Marineminister am 24. Januar 1907 endgültig die Rechte des „Obersten Befehlshabers" erhielt, war die Organisation so ausgestaltet, daß er tatsächlich nur etwa die Rolle eines „primus inter pares" spielte. Sein Gehilfe, der Chef des Marinegeneralstabes, und der Chef des Marinekabinetts trugen ebenso wie er persönliche Verantwortung und hatten das Recht, dem Zaren persönlich Vortrag zu halten. Alle vier wurden kontrolliert und entlastet durch den Admiralitätsrat. Eine wesentliche Verbesserung in der Organisation der Leitung war durch die neuen Bestimmungen vorläufig wohl noch nicht erzielt; wenigstens war in diesem System die Verantwortung immer noch nicht klar festgelegt.

Auch im Marineministerium blieb die Unklarheit und Verantwortungslosigkeit bestehen und führte weiterhin zu den schärfsten Angriffen in der Presse und im Parlament. 1908 wurde das selbständige Marinekabinett wieder abgeschafft. Im übrigen wurde bis 1911 verhältnismäßig wenig an den Grundlagen der Organisation geändert.

Erst nach dem Amtsantritt des jetzigen Marineministers, Admirals Grigorowitsch (31. März 1911), wurden wieder mehrere wichtige Änderungen eingeführt. Grigorowitsch erkannte offenbar, daß er — wenn er für den Wiederaufbau der Marine allein verantwortlich gemacht werden solle — auch in seiner dienstlichen Stellung den einzigen Leiter der Marine darstellen müsse. Auf seinen Vorschlag wurden infolgedessen die Rechte des Ministergehilfen und des Chefs des Marinegeneralstabes durch Erlaß vom 23. Oktober 1911 eingeschränkt. Von jetzt ab hatte nur noch der Marineminister das Recht, dem Zaren Vorträge zu halten, und der Ministergehilfe und der Chef des Marinegeneralstabes wurden ihm so gut wie völlig unterstellt. Nur der Admiralitätsrat blieb und besitzt auch jetzt noch ein gewisses Kontroll- und Entscheidungsrecht, dem der Marineminister unterworfen ist. Im übrigen ist der Marineminister gleichzeitig Vorsitzender des Admiralitätsrats und hat daher wohl einen erheblichen Einfluß auf ihn.

Die Organisation des Marineministeriums wurde unter Admiral Grigorowitsch verschiedenen Änderungen unterworfen, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann. Sie hatten den Zweck, eine größere Klarheit und ein besseres Arbeiten als früher zu ermöglichen und scheinen auch in diesem Sinne gewirkt zu haben.

2. Reformen in bezug auf das Personal.

a) Offiziere. Eine der ersten Maßnahmen, die nach dem Kriege getroffen wurden, war die Entlassung einer größeren Anzahl meistens älterer Marineoffiziere. Es geschah dies zum Teil unter dem Druck der öffentlichen Meinung, die Schuldige für die vorhandenen Mißstände suchte. Im Januar 1907 wurde dann das Marinekadettenkorps weiteren Kreisen eröffnet. Es durften nunmehr sämtliche christlichen Schüler höherer Lehranstalten, Mohammedaner bei besonderer Genehmigung durch den Zaren, als Kadetten eingestellt werden. Die Erziehung der Kadetten in der Anstalt blieb jedoch bis auf weiteres ein Problem, dessen zufriedenstellende Lösung nicht gelang. Auch klagen russische Zeitungen darüber, daß der Offiziersersatz, der sich zur Aufnahme meldete, in den ersten Jahren nach dem Kriege nicht immer von der wünschenswerten Beschaffenheit gewesen sei. Viele Familien sollen sich aus begreiflichen Gründen gescheut haben, ihre Söhne in die Flotte einzustellen, solange in dieser Meutereien an der Tagesordnung waren.

Die praktische Weiterbildung des jungen Offiziers ließ sich ebenfalls zunächst nicht erheblich verbessern, weil das notwendige schwimmende Material fehlte. In dem Maße, wie es allmählich geschaffen wurde, besserten sich die Verhältnisse. Es wird aber noch jetzt über Offiziermangel und unzureichende Ausbildung der jüngeren Offiziere geklagt. In dieser Beziehung bleibt der russischen Marine anscheinend noch recht viel zu tun.

Der für die Beförderung der Seeoffiziere maßgebliche Seezensus wurde 1907 abgeschafft. Die Beförderung geschieht nunmehr zu drei Vierteln nach dem Dienstalter,

zu einem Viertel nach Wahl, wobei allerdings bestimmte Anforderungen an die Dienstzeit gestellt werden. Die Altersgrenzen wurden beibehalten.

An reformatorischen Maßnahmen sind noch zu nennen die Hebung des Ingenieurkorps und die Abschaffung der Navigationsspezialisten. Die Marineingenieure erhielten 1913 Uniform und Rangbezeichnung der Seeoffiziere. Die Abschaffung der Navigationsspezialisten war bereits vor dem Kriege geplant. Sie wurde in der Weise durchgeführt, daß das sogenannte Korps der Schturman-Offiziere nicht ergänzt und dafür jeder junge Offizier in Navigation ausgebildet wurde.

Die Schaffung eines Zahlmeisterkorps wurde mehrfach erwogen, aber nicht ausgeführt. Man hält auch jetzt noch an dem vor dem Kriege üblichen Brauch fest, Seeoffiziere nebenamtlich zum Zahlmeisterdienst zu kommandieren. Nach russischen Zeitungsäußerungen ist der Grund die Befürchtung, nicht ausschließlich lautere Elemente zum Eintritt in die Zahlmeisterlaufbahn bewegen zu können.

b) Mannschaft. Die siebenjährige aktive Dienstzeit wurde kurz nach dem Kriege auf 5 Jahre herabgesetzt. Dies war damals allerdings wohl weniger eine reorganisatorische Maßnahme, als ein nicht ganz unbedenkliches Mittel, den Überschuß an nicht mehr verwendbaren alten Leuten loszuwerden, die, mit revolutionären Ideen verseucht, die jüngeren Kameraden ansteckten. Durch regeren Dienstbetrieb und strenge Aufsicht wurden dann die aufsässigen Elemente unter den Mannschaften allmählich ausgemerzt oder unschädlich gemacht. Dies war eine aufreibende Arbeit, die sich in aller Stille vollzog und viele Jahre in Anspruch nahm. Zur besseren Erziehung der Mannschaft trug sehr viel bei, daß die Schiffsbesatzungen von 1907 ab dauernd, also auch bei den Winteraußerdienststellungen der Flotte, an Bord gehalten wurden. Auf diese sehr wichtige Maßnahme, die einen Bruch mit dem Equipagensystem bedeutet, wird bei Besprechung der Reorganisation der schwimmenden Streitkräfte noch zurückzukommen sein.

In das Jahr 1911 fällt ein wichtiger Schritt: die zunächst versuchsweise erfolgte Gründung einer Schiffsjungenschule in Kronstadt. Ein Jahr später erhielt die Schule ihre endgültige Organisation und wurde damit zu einer bleibenden Einrichtung. Es wird beabsichtigt, mit der Zeit völlig zum Schiffsjungensystem überzugehen, d. h. Unteroffiziere und Kapitulanten, deren Zahl ganz erheblich vermehrt werden soll, grundsätzlich aus den Schiffsjungen zu ergänzen. Die Schaffung einer Anzahl weiterer Schiffsjungenschulen ist geplant.

Die russische Marine steht also jetzt im Begriff, sich endlich das zu schaffen, was ihrer Mannschaft den inneren Halt geben soll: einen starken, gut ausgebildeten Stamm von Berufspersonal. Auch an dieser Stelle bleibt aber anscheinend noch sehr viel zu tun, da der Bedarf an Unteroffizieren und Kapitulanten infolge der Vermehrung der Marine von 1915 an sehr schnell steigen wird, so daß die von 1911 ab eingestellten Jungen kaum die entstehenden Lücken ausfüllen können. Das russische Marineministerium ist sich dieser Gefahr offenbar bewußt; denn es brachte im Sommer 1913 einen Gesetzentwurf ein, durch den dem Marineministerium Mittel zur Anwerbung und zur besseren Bezahlung von Kapitulanten bewilligt werden (siehe Zusammenstellung 2). Man beabsichtigt demnach also, vorläufig die Zahl der Kapitulanten

aus den Ersatzmannschaften zu steigern, bis die Schiffsjungenschulen die nötige Leistungsfähigkeit erreicht haben.

3. Reorganisation der schwimmenden Seestreitkräfte.

Vielleicht der schlimmste Fehler der alten Organisation war, daß die Seestreitkräfte eine unselbständige und unbedeutende Stellung hatten und durch die Unterstellung unter die verschiedenen „Oberkommandierenden der Kriegshäfen" zersplittert wurden. Anfang 1908 geschah der erste Schritt, um hier Wandel zu schaffen, indem die Seestreitkräfte der verschiedenen Meere, der Ostsee, des Schwarzen Meeres und des Stillen Ozeans, je einem besonderen Chef unterstellt wurden. Theoretisch war etwas sehr Wichtiges geschehen, in der Praxis blieb die Maßnahme jedoch zuerst ohne größere Bedeutung, weil noch keine nennenswerten Seestreitkräfte vorhanden waren. Hierdurch wird es auch wohl erklärlich, daß man mit ihr nicht zufrieden war und sie im Februar 1909 wieder aufhob. Statt dessen wurden sämtliche Häfen und Seestreitkräfte eines Meeres einem „Oberkommandierenden der Flotte und der Häfen des betreffenden Meeres" unterstellt.

Ende 1907 gelangte eine neue organisatorische Einteilung der Flotte, die auch jetzt noch besteht, zur Einführung, indem das Schiffsmaterial in eine „aktive Flotte", eine „erste" und eine „zweite Reserve" eingeteilt wurde. Der aktiven Flotte gehört das zeitgemäße Material an, der Reserve das unzeitgemäße. Mit den Indiensthaltungen hat diese Einteilung insofern nichts zu tun, als auch die Schiffe der beiden Reserven regelmäßig in Dienst gehalten werden, jedoch ist durch verschiedene Maßnahmen dafür Sorge getragen, daß die aktive Flotte am besten ausgebildet und am schlagfertigsten ist. Die neuen organisatorischen Bestimmungen für die Flotte sind ziemlich kompliziert, es genügt jedoch zu ihrer Beurteilung zu erwähnen, daß im Sommer alle drei Klassen des Schiffsmaterials in Dienst sind. Im Winter soll die aktive Flotte voll besetzt sein, die erste und zweite Reserve verschieden hoch bemessene Stämme an Bord haben. Demnach bleibt immerhin der größte Teil des Personals nunmehr das ganze Jahr hindurch eingeschifft — ein großer Fortschritt gegenüber den früheren Verhältnissen. Die Mannschaften sind endlich dem verderblichen Einfluß der Equipagen entzogen, und Offiziere wie Leute können sich an den Gedanken gewöhnen, daß sie an Bord gehören.

Das Ideal, eine das ganze Jahr hindurch aktive Flotte, wurde allerdings immer noch nicht erreicht. Daß es anzustreben ist, scheint man, nach der russischen Fachpresse zu urteilen, sehr gut zu wissen; man glaubt aber wegen der ungünstigen Verhältnisse, die die Schiffahrt in den russischen Meeren findet, nicht weiter gehen zu können.

Am 9. Juni 1911, also nach dem Dienstantritt des jetzigen Marineministers, wurde zum zweiten Male die Stellung je eines Chefs der Seestreitkräfte für die Ostsee und das Schwarze Meer geschaffen. Die Chefs der Seestreitkräfte erhielten gleichzeitig erheblich erweiterte Befugnisse und wurden dem Marineminister unmittelbar unterstellt. Damit war endlich das beseitigt, was während des russisch-japanischen Krieges so lähmend auf die Flotte gewirkt hatte: die Kommandogewalt nicht eingeschiffter Befehlshaber. Aber man begnügte sich nicht hiermit, sondern ging gleich einen Schritt weiter. Die höchsten eingeschifften Admirale wurden nicht nur von der

früheren Unterstellung unter die Hafenchefs befreit, sondern das alte Verhältnis wurde völlig umgedreht. Nach der neuen Organisation befehligen die Chefs der Seestreitkräfte nicht nur ihre Flotte, sondern auch fast alle Dienststellen der Küsten und der Häfen ihres Meeres, oder haben wenigstens einen großen Einfluß auf sie. Es wurde also offenbar der Grundsatz aufgestellt, daß der höchste Befehlshaber auf einem Kriegsschauplatz nunmehr der höchste eingeschiffte Admiral sein soll.

Die inzwischen eingetretene Vermehrung des Schiffsmaterials gestattete es gleichzeitig, endlich wieder Verbände von Linienschiffen und Kreuzern zu bilden. Die Tätigkeit dieser Verbände in den auf sieben vermehrten Indiensthaltungsmonaten scheint recht lebhaft zu sein. Besonders gute Ergebnisse sind nach einer Angabe, die der Chef des Stabes der Ostseeflotte 1913 einem französischen Reporter machte, auf artilleristischem Gebiet erzielt worden. Daß versucht wird, einen Ansporn für tüchtige Leistungen zu schaffen, zeigt u. a. die Aussetzung verschiedener Preise für Artillerie-, Torpedoschießen, Minenwerfen usw.

Im Sommer 1913 unternahm die russische Ostseeflotte zum ersten Male nach langer Zeit wieder eine Auslandsreise, mit der sie wohl einen doppelten Zweck verfolgte. Einerseits brachte der lange Marsch und der Besuch fremder Häfen eine wesentliche Förderung der militärischen und seemännischen Schulung des Personals mit sich. Anderseits konnte man durch die Reise gewissermaßen aller Welt wieder das Vorhandensein einer, wenn auch kleinen, so doch schlagfertigen russischen Flotte vor Augen führen.

4. Die Erneuerung der Mittel zur Schaffung von Material.

Der Zustand der russischen Marine- und Privatwerften und -Werkstätten war kurz nach dem Kriege wenig erfreulich. Für eine große Marine zugeschnitten, hatten diese Einrichtungen es jetzt plötzlich nur noch mit einer kleinen Marine zu tun, die ihnen nicht genug Arbeit geben konnte. Dazu kamen große Schwierigkeiten mit einer revolutionär gesinnten, aufsässigen Arbeiterschaft, der das Schlimmste zuzutrauen war. Mit dem besten Willen konnte hier in den ersten Jahren nur wenig Abhilfe geschaffen werden, und infolgedessen gerieten die Staatswerften in Schulden, die Privatwerften nahe an den finanziellen Zusammenbruch. Als dann die ersten Schiffsaufträge nach dem Kriege an die russischen Werften vergeben wurden (1907), waren sie so heruntergekommen, daß sie mit ihnen nicht in der gewünschten Weise fertig werden konnten. Selbst die bereits vor dem Kriege begonnenen Bauten verzögerten sich über die Maßen. Für ein Linienschiff wurden Bauzeiten bis zu 7 Jahren erreicht.

Durch mühevolle und langwierige Arbeit im kleinen mußte auch auf den Werften zunächst die äußere Ordnung wieder hergestellt und ein regelmäßiger Gang der Geschäfte herbeigeführt werden, ehe man daran denken konnte, mit Erfolg produktiv zu schaffen. Während dessen eilte die Technik des Auslands mit großen Schritten vorwärts, und die russischen Werften gerieten hoffnungslos ins Hintertreffen. So lagen die Dinge, als man im Jahre 1911 zu einer einschneidenden Maßnahme griff, und zwar im Schwarzen Meer, wo umfangreiche Schiffsbestellungen vergeben werden mußten. Das Mittel, mit dem gearbeitet wurde, mutet auf den ersten Blick merkwürdig an, es wurde nämlich die in Nikolajew gelegene Staatswerft an ein privates Konsortium

aus den Ersatzmannschaften zu steigern, bis die Schiffsjungenschulen die nötige Leistungsfähigkeit erreicht haben.

3. Reorganisation der schwimmenden Seestreitkräfte.

Vielleicht der schlimmste Fehler der alten Organisation war, daß die Seestreitkräfte eine unselbständige und unbedeutende Stellung hatten und durch die Unterstellung unter die verschiedenen „Oberkommandierenden der Kriegshäfen“ zersplittert wurden. Anfang 1908 geschah der erste Schritt, um hier Wandel zu schaffen, indem die Seestreitkräfte der verschiedenen Meere, der Ostsee, des Schwarzen Meeres und des Stillen Ozeans, je einem besonderen Chef unterstellt wurden. Theoretisch war etwas sehr Wichtiges geschehen, in der Praxis blieb die Maßnahme jedoch zuerst ohne größere Bedeutung, weil noch keine nennenswerten Seestreitkräfte vorhanden waren. Hierdurch wird es auch wohl erklärlich, daß man mit ihr nicht zufrieden war und sie im Februar 1909 wieder aufhob. Statt dessen wurden sämtliche Häfen und Seestreitkräfte eines Meeres einem „Oberkommandierenden der Flotte und der Häfen des betreffenden Meeres“ unterstellt.

Ende 1907 gelangte eine neue organisatorische Einteilung der Flotte, die auch jetzt noch besteht, zur Einführung, indem das Schiffsmaterial in eine „aktive Flotte“, eine „erste“ und eine „zweite Reserve“ eingeteilt wurde. Der aktiven Flotte gehört das zeitgemäße Material an, der Reserve das unzeitgemäße. Mit den Indiensthaltungen hat diese Einteilung insofern nichts zu tun, als auch die Schiffe der beiden Reserven regelmäßig in Dienst gehalten werden, jedoch ist durch verschiedene Maßnahmen dafür Sorge getragen, daß die aktive Flotte am besten ausgebildet und am schlagfertigsten ist. Die neuen organisatorischen Bestimmungen für die Flotte sind ziemlich kompliziert, es genügt jedoch zu ihrer Beurteilung zu erwähnen, daß im Sommer alle drei Klassen des Schiffsmaterials in Dienst sind. Im Winter soll die aktive Flotte voll besetzt sein, die erste und zweite Reserve verschieden hoch bemessene Stämme an Bord haben. Demnach bleibt immerhin der größte Teil des Personals nunmehr das ganze Jahr hindurch eingeschifft — ein großer Fortschritt gegenüber den früheren Verhältnissen. Die Mannschaften sind endlich dem verderblichen Einfluß der Equipagen entzogen, und Offiziere wie Leute können sich an den Gedanken gewöhnen, daß sie an Bord gehören.

Das Ideal, eine das ganze Jahr hindurch aktive Flotte, wurde allerdings immer noch nicht erreicht. Daß es anzustreben ist, scheint man, nach der russischen Fachpresse zu urteilen, sehr gut zu wissen; man glaubt aber wegen der ungünstigen Verhältnisse, die die Schiffahrt in den russischen Meeren findet, nicht weiter gehen zu können.

Am 9. Juni 1911, also nach dem Dienstantritt des jetzigen Marineministers, wurde zum zweiten Male die Stellung je eines Chefs der Seestreitkräfte für die Ostsee und das Schwarze Meer geschaffen. Die Chefs der Seestreitkräfte erhielten gleichzeitig erheblich erweiterte Befugnisse und wurden dem Marineminister unmittelbar unterstellt. Damit war endlich das beseitigt, was während des russisch-japanischen Krieges so lähmend auf die Flotte gewirkt hatte: die Kommandogewalt nicht eingeschiffter Befehlshaber. Aber man begnügte sich nicht hiermit, sondern ging gleich einen Schritt weiter. Die höchsten eingeschifften Admirale wurden nicht nur von der

früheren Unterstellung unter die Hafenchefs befreit, sondern das alte Verhältnis wurde völlig umgedreht. Nach der neuen Organisation befehligen die Chefs der Seestreitkräfte nicht nur ihre Flotte, sondern auch fast alle Dienststellen der Küsten und der Häfen ihres Meeres, oder haben wenigstens einen großen Einfluß auf sie. Es wurde also offenbar der Grundsatz aufgestellt, daß der höchste Befehlshaber auf einem Kriegsschauplatz nunmehr der höchste eingeschiffte Admiral sein soll.

Die inzwischen eingetretene Vermehrung des Schiffsmaterials gestattete es gleichzeitig, endlich wieder Verbände von Linienschiffen und Kreuzern zu bilden. Die Tätigkeit dieser Verbände in den auf sieben vermehrten Indiensthaltungsmonaten scheint recht lebhaft zu sein. Besonders gute Ergebnisse sind nach einer Angabe, die der Chef des Stabes der Ostseeflotte 1913 einem französischen Reporter machte, auf artilleristischem Gebiet erzielt worden. Daß versucht wird, einen Ansporn für tüchtige Leistungen zu schaffen, zeigt u. a. die Aussetzung verschiedener Preise für Artillerie-, Torpedoschießen, Minenwerfen usw.

Im Sommer 1913 unternahm die russische Ostseeflotte zum ersten Male nach langer Zeit wieder eine Auslandsreise, mit der sie wohl einen doppelten Zweck verfolgte. Einerseits brachte der lange Marsch und der Besuch fremder Häfen eine wesentliche Förderung der militärischen und seemännischen Schulung des Personals mit sich. Anderseits konnte man durch die Reise gewissermaßen aller Welt wieder das Vorhandensein einer, wenn auch kleinen, so doch schlagfertigen russischen Flotte vor Augen führen.

4. Die Erneuerung der Mittel zur Schaffung von Material.

Der Zustand der russischen Marine- und Privatwerften und -Werkstätten war kurz nach dem Kriege wenig erfreulich. Für eine große Marine zugeschnitten, hatten diese Einrichtungen es jetzt plötzlich nur noch mit einer kleinen Marine zu tun, die ihnen nicht genug Arbeit geben konnte. Dazu kamen große Schwierigkeiten mit einer revolutionär gesinnten, aufsässigen Arbeiterschaft, der das Schlimmste zuzutrauen war. Mit dem besten Willen konnte hier in den ersten Jahren nur wenig Abhilfe geschaffen werden, und infolgedessen gerieten die Staatswerften in Schulden, die Privatwerften nahe an den finanziellen Zusammenbruch. Als dann die ersten Schiffsaufträge nach dem Kriege an die russischen Werften vergeben wurden (1907), waren sie so heruntergekommen, daß sie mit ihnen nicht in der gewünschten Weise fertig werden konnten. Selbst die bereits vor dem Kriege begonnenen Bauten verzögerten sich über die Maßen. Für ein Linienschiff wurden Bauzeiten bis zu 7 Jahren erreicht.

Durch mühevolle und langwierige Arbeit im kleinen mußte auch auf den Werften zunächst die äußere Ordnung wieder hergestellt und ein regelmäßiger Gang der Geschäfte herbeigeführt werden, ehe man daran denken konnte, mit Erfolg produktiv zu schaffen. Während dessen eilte die Technik des Auslands mit großen Schritten vorwärts, und die russischen Werften gerieten hoffnungslos ins Hintertreffen. So lagen die Dinge, als man im Jahre 1911 zu einer einschneidenden Maßnahme griff, und zwar im Schwarzen Meer, wo umfangreiche Schiffsbestellungen vergeben werden mußten. Das Mittel, mit dem gearbeitet wurde, mutet auf den ersten Blick merkwürdig an, es wurde nämlich die in Nikolajew gelegene Staatswerft an ein privates Konsortium

verpachtet, diesem und einer andern Firma, die eine alte Nikolajewer Privatwerft neu einrichten wollte, ein Vorschuß gewährt und an beide die in Frage stehenden Neubauten vergeben. Gleichzeitig wurden beide Werften gehalten, sich die technische Mithilfe englischer Firmen zu sichern.

Bei Beurteilung dieser außergewöhnlichen Maßnahme muß man sich vor Augen halten, daß die russische Marine außerstande war, alle ihre Werften selbst zu reorganisieren. Sie war mit wichtigen Arbeiten so überhäuft, daß sie wohl das Bedürfnis empfand, sich zu konzentrieren und soviel wie möglich dem privaten Unternehmungsgeist zu überlassen. Tatsächlich scheint der gewagte Schritt sich bewährt zu haben.

An den fiskalischen Ostseewerften und -Werkstätten setzte die Marine dann ihre eigene Arbeit ein. 1911 wurden sie zunächst wieder auf eine gesunde finanzielle Grundlage gestellt, indem vom Parlament 36,5 Mill. ℳ zur Deckung alter Schulden verlangt wurden. Ein Jahr später folgte der nächste und wichtigste Schritt, der fast dasselbe bedeutet wie die Schaffung einer neuen Schiffbauindustrie in der Ostsee, und zwar nicht nur einer staatlichen, sondern auch einer privaten. Es geschah dies im Zusammenhang mit der Durchführung des unter dem Namen „Kleines Schiffbauprogramm" bekannten Gesetzes.

In diesem Gesetz, auf das selbst später noch zurückzukommen sein wird, hatte die Duma der Marine die Mittel für eine große Vermehrung des Materials bewilligt und bei dieser Gelegenheit erneut die Forderung aufgestellt, daß nach Möglichkeit alles im eigenen Lande hergestellt werden sollte. Nun lag es aber auf der Hand, daß die russische Industrie nicht ohne weiteres die hohen Aufträge des Kleinen Schiffbauprogramms bewältigen konnte; hierzu fehlte es einerseits an einer genügenden Beherrschung der Technik, anderseits an Kapital. Letzteres ließ sich nur für die Staatswerften durch Bewilligung genügender Mittel auf gesetzgeberischem Wege beschaffen.

In Erkenntnis dieser Sachlage zog das russische Marineministerium die logische Folgerung. Es griff mit außerordentlich hohen Mitteln helfend ein, und zwar ebenso gegenüber den Staatswerften wie gegenüber der Privatindustrie.

In das Kleine Flottenprogramm wurden 23 Mill. ℳ zur Erweiterung der staatlichen Werften, Geschütz- und Panzerfabriken eingesetzt. Eine zweite Forderung für eine der Werften und das Obuchow-Geschützwerk in Höhe von 15,8 Mill. ℳ (siehe Zusammenstellung 2) folgte im Jahre 1913. Den Staatswerften wurde ferner gestattet, die Hilfe ausländischer Firmen für bestimmte Teile der an sie vergebenen Neubauten heranzuziehen. Man hofft, das russische Personal in einigen Jahren technisch so weit zu bringen, daß es dann allen Anforderungen allein genügen kann.

Durch die Schaffung von Staatswerften und -Werken ist das Dasein einer großen Marine jedoch noch nicht allein gesichert, denn diese bedürfen der Mitarbeit und des Ansporns durch eine leistungsfähige Privatindustrie. Die russische Marineverwaltung erkannte die Richtigkeit dieses Gedankens und scheint sich gleichzeitig darüber klar geworden zu sein, daß mit der vor 1912 bestehenden Schiffbau- und Maschinenindustrie nicht viel zu erreichen sei. Infolgedessen wurden in der Ostsee nicht weniger als sechs neue Privatwerften geschaffen. Die Art und Weise, wie dies geschah, ähnelt in manchem dem im Schwarzen Meer 1911 befolgten Verfahren. Den neuen Werften wurde gestattet, sich auf die Mitarbeit des Auslandes zu stützen, wenigstens in den

ersten Jahren ihres Bestehens. Sie sollen es aber anstreben, die Beihilfe der ausländischen Technik mit der Zeit loszuwerden. Ausländisches Kapital wurde, soweit erkennbar, zu den Neugründungen in reichlichem Maße herangezogen. Man hat diesen Umstand offenbar für besser gehalten, als wenn man die Aufträge ganz und gar dem Auslande hätte erteilen müssen. In ähnlicher Weise wurde eine neue private Geschützfabrik in Zarizyn geschaffen.

Selbstverständlich hat das geschilderte Verfahren erhebliche Nachteile, man kann ihm aber die Großartigkeit wohl auf keinen Fall absprechen. Unmöglich ist es wohl nicht, daß das ausländische Kapital und die ausländische Technik eine kräftige russische Schiffbauindustrie schaffen und dann abgeschüttelt werden können. Dies will man erreichen. Die russische Presse wies seinerzeit ganz offen auf das Vorbild Japans hin, das in gleicher Weise gehandelt und gute Erfolge gehabt habe. Weshalb solle das, was dort glückte, nicht auch in Rußland Erfolg haben?

C. Der äußere Wiederaufbau der russischen Marine.

1. Die vorläufigen Materialbeschaffungen nach dem Kriege.

Nach dem, was im ersten Teil dieser Arbeit gesagt, ist es nicht weiter verwunderlich, daß die russische Marine in den ersten auf den Krieg folgenden Jahren nicht imstande war, ihr Material nach richtigen Grundsätzen planmäßig wieder aufzubauen. Dieses Unvermögen drückt sich klar in der Systemlosigkeit der Schiffskäufe und -Beschaffungen von 1904 bis 1907 aus.

Als der Krieg beendet wurde, waren auf russischen Werften je zwei Linienschiffe in der Ostsee und im Schwarzen Meer in Bau.*) Man versuchte, soviel Erfahrungen des Krieges wie möglich auf diese anzuwenden, und erreichte hierdurch, im Verein mit der Wirkung des Niederganges der Werften, nur eine erschreckende Bauverzögerung. Noch während des Krieges wurde ferner eine Anzahl von Torpedobooten, zum großen Teil aus freiwilligen Spenden, im Auslande beschafft. Diese wenigen Schiffe und Fahrzeuge bilden noch jetzt den Kern der Baltischen Flotte.

Etwas später bestellte die Marine, wohl etwas voreilig, drei Panzerkreuzer, vom Typ des während des Krieges in japanische Hände geratenen „Bajan". Wahrscheinlich hatten die Leistungen des „Bajan" besonders befriedigt, es stellte sich aber bald heraus, daß keine andere Großmacht jetzt noch so kleine, langsame und leicht bewaffnete Panzerkreuzer baute. Vielleicht führte diese Erkenntnis den Entschluß herbei, im Jahre 1905 einen schweren Panzerkreuzer in England zu bestellen („Rurik"). Auch dieser Typ scheint aber kein sehr glücklicher gewesen zu sein, denn er wurde nicht weitergebaut. Was von 1905 bis 1907 beschafft wurde, war demnach bis auf die Torpedoboote wenig befriedigend.

2. Flottenpläne.

Im Jahre 1907 wurden zum ersten Male größere Pläne, die die russische Marine ihrem äußeren Wiederaufbau zugrunde legen wollte, in der Öffentlichkeit bekannt. Gleichzeitig wurde jedoch erkennbar, daß um sie ein heftiger Kampf tobte.

*) Linienschiff „Sslawa", das während des Krieges fertig wurde, ist nicht einbegriffen.



Weit davon entfernt, die Ansichten darüber zu klären, was für eine Flotte Rußland braucht, hatte der Krieg anscheinend in hohem Grade verwirrend gewirkt. Eine starke Partei erkannte die Notwendigkeit einer Linienschiffsflotte für Rußland überhaupt nicht an, sondern wollte den Küstenschutz der sogenannten Kontreflotte, d. h. Torpedobooten und Unterseebooten, überlassen. Diese Partei hatte in der öffentlichen Meinung viele Freunde, und noch heute stellen sich manche großen Blätter, wie z. B. die »Nowoje Wremja«, auf ihre Seite. Ferner war man sich nicht einig darüber, wo die neue Flotte gebaut werden sollte. Ostasien kam zwar kaum noch in Betracht, aber es war nicht leicht, zwischen Ostsee und Schwarzem Meer zu entscheiden. In beiden Meeren waren große Aufgaben zu erfüllen, und beide hatten infolgedessen ihre Partei.

Die maßgebenden Stellen entschieden für die Ostsee und traten 1907 mit dem Antrag um Bewilligung der Mittel für 4 Großkampfschiffe hervor. Die Duma dachte anders und lehnte die Vorlage ab, sie tat dies aber nicht etwa, weil sie dem Flottengedanken oder der Betonung der Ostsee grundsätzlich feindlich gegenüberstand, sondern weil sie nicht das Vertrauen hatte, daß die Marine ihre Aufgabe richtig lösen werde. Schließlich wurde die beantragte erste Rate für die Schiffe gegen den Willen der Duma vom Reichsrat in den Marineetat eingesetzt. 1908 und 1909 wiederholte sich dasselbe, als weitere Mittel für die Schiffe verlangt wurden; die Duma lehnte ab, und der Reichsrat bewilligte über den Kopf der Duma hinweg. Im Jahre 1910 gelang es dem Marineministerium zum erstenmal, 28 Mill. ℳ für die vier Großkampfschiffe, deren Kiellegung inzwischen 1909 stattgefunden hatte, von der Duma freiwillig zu erlangen.

Infolge der schwierigen Lage der Werften wie der Marine überhaupt hatten die von 1907 bis 1910 für die Großkampfschiffe eingesetzten Gelder jedoch nicht sämtlich für den angegebenen Zweck verwendet werden können. Ein Teil war für andere Bedürfnisse ausgegeben, und der Bau der Großkampfschiffe, die die Namen „Gangut", „Poltawa", „Ssewastopol" und „Petropawlowsk" erhalten hatten, war nur wenig fortgeschritten. Es ist daher ganz erklärlich, daß die Duma ein ihr 1910 vorgelegtes Programm für die Erneuerung der Flotte, das eine Ausgabe von etwa 1500 Mill. ℳ vorsah, im übrigen aber nicht ganz durchgearbeitet gewesen zu sein scheint, mit Entrüstung ablehnte. So standen die Dinge, als der jetzige Marineminister die Geschäfte übernahm.

3. Flottengesetze.

Admiral Grigorowitsch gelang es im Vergleich zu seinen Vorgängern überraschend schnell, das Vertrauen des russischen Parlaments zu gewinnen. Man geht wohl nicht fehl, wenn man annimmt, daß dies der reformatorischen Tätigkeit zu danken ist, die der Admiral sofort nach seinem Dienstantritt entfaltete. Ein Rückblick auf die vorangegangenen Abschnitte zeigt, daß die meisten und gerade die wichtigsten Reformen unter ihm eingeführt wurden, und ihr Erfolg muß sehr schnell erkennbar gewesen sein. Unter Grigorowitsch gewannen auch die bereits früher, wenn auch anscheinend nicht ganz in derselben Form, so doch auf denselben Grundlinien geplanten Flottenvermehrungsprogramme eine feste Form, die es ermöglichte, sie in den gesetzgebenden Körperschaften durchzubringen.

Man kann erkennen, daß der Admiral, vielleicht durch die Verhältnisse, vielleicht durch politische Erwägungen mitbestimmt, hierbei stufenweise vorging. Als erstes stellte er den Bau der bereits begonnenen vier Großkampfschiffe für die Ostsee durch Einbringung einer Gesetzesvorlage sicher. Er legte der Duma die Gründe dar, weshalb nicht alles für die Schiffe eingesetzte Geld auch für sie verbaut worden war, und erlangte die Genehmigung, nur 33,88 Mill. ℳ anzurechnen. Die gesamten Baukosten für die „Gangut"-Klasse wurden in dem Gesetz auf 258,2 Mill. ℳ festgesetzt (Zusammenstellung 2), und es wurde bestimmt, daß der Bau bis zum Jahre 1914 einschließlich beendet werden müsse.

Inzwischen war es nötig geworden, dem Schwarzen Meer erneute Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Türkei schien 1911 vor dem Beginn eines Aufschwunges zu stehen, der zur See durch Bestellung eines Großkampfschiffes in England zum Ausdruck kam. Wenn Rußland nicht die Überlegenheit auf dem Schwarzen Meer verlieren wollte, so war es gezwungen, seinerseits Maßnahmen zu ergreifen und dort ebenfalls Großkampfschiffe bereitzustellen. Sollte dies aber geschehen, so mußten die Schiffe im Schwarzen Meer selbst gebaut werden, da die Durchfahrt durch die Dardanellen etwa von der Ostsee dorthin gesandter Kriegschiffe wohl kaum gestattet worden wäre.

Diesen Umständen Rechnung tragend, arbeitete das Marineministerium einen Gesetzentwurf über den Bau von 3 Linienschiffen, 9 großen Torpedobooten und 6 Unterseebooten für die Schwarzmeer-Flotte aus. Diese Vorlage, die eine Ausgabe von 220,8 Mill. ℳ vorsah, wurde von der Duma genehmigt und so zum Gesetz (Zusammenstellung 2). Die Art und Weise seiner Ausführung wurde bereits bei Besprechung der in bezug auf die Werften getroffenen Maßnahmen erwähnt. Das erste der bewilligten Linienschiffe, „Imperatriza Maria", lief am 1. November 1913 vom Stapel. Die beiden übrigen, „Imperator Alexander III." und „Jekaterina II.", werden 1914 zu Wasser gebracht werden.

Im Jahre 1912 folgte die Vorlage des Programms für den weiteren Ausbau der russischen Ostsee-Flotte, ein in seinen Folgen außerordentlich wichtiges Ereignis, das ein etwas genaueres Eingehen verlangt.

Ursprünglich war das Flottenvermehrungsprogramm als „Gesetz über die kaiserlich russische Flotte", das einen Zeitraum von 18 Jahren (bis 1930) umfaßte, ausgearbeitet*). Sein Grundgedanke war etwa der folgende: „Rußland muß in der Ostsee über eine Flotte verfügen, die so stark ist, daß sie allen Operationen des Gegners, welcher Art sie auch seien, entgegentreten, dem Feinde eine Schlacht liefern und aus dieser siegreich hervorgehen kann. Dies vermag nur eine starke Linienschiffsflotte, die geeignet ist, auf die hohe See hinauszugehen, die Flotte des Gegners aufzusuchen und eine erfolgreiche Schlacht zu schlagen. Nur durch sie wird die Unverletzlichkeit des Reichsgebietes und der politischen Interessen des Reiches gewährleistet.

Rußland muß eine Flotte schaffen, die so stark ist, daß sie nicht nur ein gefährlicher Gegner, sondern auch ein erwünschter Verbündeter selbst für die stärkste Seemacht ist.

*) »Nowoje Wremja« vom 12. Oktober 1913.



Diesen Forderungen entsprechen zwei aktive und ein Reservegeschwader von je 8 Linienschiffen, 4 Panzerkreuzern, 8 leichten Kreuzern, 36 großen Torpedobooten und 12 Unterseebooten."

Durch das Gesetz vom 1. Juni 1911 (Zusammenstellung 2) war hiervon bereits eine Division von vier Linienschiffen bewilligt worden. Ferner konnten die vier Linienschiffe, die in der Ostsee bereits verhanden waren*), zunächst eingerechnet werden, wenngleich ihre Lebensdauer nicht bis 1930 ausreichte. Die vorhandenen Panzerkreuzer waren offenbar nicht als Panzerkreuzer im Sinne des Gesetzes mitgezählt, da es unter dieser Bezeichnung Linienschiffskreuzer, also Großkampfschiffe, versteht. Es blieben also bis 1930 zu schaffen, die Ersatzbauten eingerechnet, 20 — ohne sie 16 — Linienschiffe, 12 Linienschiffskreuzer und die gesamten leichten Streitkräfte, da die vorhandenen ebenfalls bis 1930 veralten.

Der Bau der Schiffe und Fahrzeuge sollte in taktischen Einheiten erfolgen, d. h. es sollten die Linienschiffe, Panzerkreuzer und leichten Kreuzer in Brigaden**) zu vier Schiffen, die großen Torpedoboote in Divisionen zu neun Booten und die Unterseeboote in Divisionen zu drei Booten gebaut werden. Als Lebensdauer wurden für die Linienschiffe und Linienschiffskreuzer 22 Jahre (4 Jahre Bauzeit, 12 Jahre in der aktiven Flotte und 6 Jahre in der Reserveflotte), für die leichten Kreuzer 18 Jahre (3 Jahre Bauzeit, 10 Jahre in der aktiven Flotte und 5 Jahre in der Reserveflotte), für Torpedoboote 17 Jahre (2 Baujahre, 10 Jahre in der aktiven Flotte, 5 in der Reserve), für die Unterseeboote 14 Jahre (2 Baujahre, 8 in der aktiven Flotte und 4 in der Reserve) festgesetzt. Das Jahr 1909, in dem die ersten vier in das Programm eingerechneten Linienschiffe, nämlich die „Gangut"-Klasse, auf Stapel gelegt waren, wurde als Ausgangspunkt festgesetzt. Unter Berücksichtigung der Lebensdauer der Großkampfschiffe ergab sich hieraus die Notwendigkeit, die Durchführung des Programms auf das Jahr 1930 festzulegen***).

Das Flottengesetz sah außer dem Ausbau der schwimmenden Seestreitkräfte noch die Einrichtung eines neuen Stützpunktes in der Ostsee vor. Es war hierbei in erster Linie die Überlegung maßgebend, daß der bisherige Hauptstützpunkt der Flotte, Kronstadt, während des ganzen Winters regelmäßig vereist und daher als Operationsbasis nur bedingt brauchbar ist†). Der Kriegshafen von Helsingfors wurde ebenfalls als Hauptstützpunkt für ungeeignet befunden, vielleicht wurden auch hier die Eisverhältnisse für zu ungünstig gehalten. Der dritte Kriegshafen der Ostsee, Libau, befriedigte wegen seiner Lage, nahe der deutschen Grenze, nicht, und so mußte man sich entschließen, einen ganz neuen Kriegshafen anzulegen. Die Wahl fiel auf Reval. Außer dem Hauptstützpunkt, der hier abschnittsweise, entsprechend der Fertigstellung der neuen Geschwader, ausgebaut werden sollte, wurde noch die Anlage eines Nebenstützpunktes an der finnischen Küste beabsichtigt. Den Bedürfnissen der neuen Flotte Rechnung tragend, waren außerdem der Bau von Hilfsschiffen, schwimmende Hilfsmittel der Häfen und ein weiterer Ausbau der Werften und Werkstätten der Marine vorgesehen.

*) „Zessarewitsch", „Sslawa", „Andrei Perwoswanny" und „Imperator Pawel I."

**) Ein Verband von vier Schiffen wird Brigade genannt.

***) Nach einer russischen Zeitungsnachricht vom 25. Oktober 1913.

†) »Morskoi Sbornik«, Augustheft 1911.



Zusammenstellung 1.

Übersicht über die russischen Marinebudgets 1905 bis 1914 in Millionen Mark und Rubel.

Jahr		Voranschlag			Bewilligter Etat (ordentlicher und außerordentlicher)	Einnahmen des Marinefiskus	Bewilligte Barausgabe (bis 1907 veranschlagte Barausgabe)	Größere Nachtragsetats	Wirkliche Jahresausgabe	Bemerkungen
		ordentliche Ausgaben	außerordentliche Ausgaben	zusammen						
1.		2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1905	Mark	Die Marineetats bis 1906 einschl. waren noch nicht in ordentl. und außerordentl. Ausgaben eingeteilt.		251,9	Die Budgets bis 1907 einschließlich waren noch nicht der Bewilligung durch die Duma unterworfen.	0,9	251,0	—	252,1	1 Rubel = 2,16 M.
	Rubel			116,6		0,4	116,2	—	116,7	*) Ausgaben für den russisch-japanischen Krieg.
1906	Mark			306,9		1,1	305,8	—	241,1	
	Rubel			142,1		0,5	141,6	—	111,6†)	**) Davon 4,2 Mill. Rubel außerordentl. Ausgabe für die Schwarzmeer-Flotte, 3,4 Mill. Rubel desgl. für die Ostsee-Flotte.
1907	Mark	175,0	19,4	194,4		1,3	193,1	—	189,4	
	Rubel	81,0	9,0*)	90,0		0,6	89,4	—	87,7††)	
1908	Mark	188,1	12,1	200,2	198,9	2,3	196,6	16,4	187,7	
	Rubel	87,1	5,6*)	92,7	92,1	1,1	91,0	7,6**)	86,9	***) Siehe Zusammenstellung 2.
1909	Mark	190,3	13,6	203,9	194,8	2,6	192,2	—	195,5	†) Davon aus dem Etat 1905 übernommen 9,3 Mill. Rubel.
	Rubel	88,1	6,3*)	94,4	90,2	1,2	89,0	—	90,5	
1910	Mark	205,6	5,0	210,6	198,7	3,9	194,8	—	243,5	††) Davon aus dem Etat 1906 übernommen 5,9 Mill. Rubel.
	Rubel	95,2	2,3*)	97,5	92,0	1,8	90,2	—	112,7	
1911	Mark	244,1	3,9	248,0	237,8	3,6	234,2	59,1	293,3	
	Rubel	113,0	1,8*)	114,8	110,1	1,7	108,4	27,4***)	135,8	
1912	Mark	351,7	0,2	351,9	344,1	3,7	340,4	15,4	355,8	
	Rubel	164,2	0,1*)	164,3	159,3	1,7	157,6	7,2***)	164,8	
1913	Mark	497,7	—	497,7	492,9	3,7	489,2	42,3	531,5	
	Rubel	230,4	—	230,4	228,2	1,7	226,5	19,6***)	246,1	
1914	Mark	546,8	—	—	—	3,7	—	—	—	
	Rubel	250,1	—	—	—	1,7	—	—	—	

Anmerkung: Die Zahlen der Spalte 9 für 1905 bis 1907 und die Zahlen der Spalte 5 für 1908 bis 1912 sind dem »Morskoi Sbornik«, 1913, Novemberheft, entnommen.

Zusammenstellung 2.

Übersicht über die 1911 bis 1913 durch die Duma genehmigten Flottenvermehrungsgesetze.

(Umrechnungskurs: 1 Rubel = 2,16 ℳ.)

Gesetz (Dauer der Gültigkeit)	Datum des Inkrafttretens	Mill. Mark	Mill. Rubel	Davon außerhalb des Marineetats Mill. Mark	Davon außerhalb des Marineetats Mill. Rubel	Bemerkungen
1. Über den Ausgleich von Schulden des Marineministeriums. 1911	3. 6. 1911 16. 6. 1911	36,5	16,9	36,5	16,9	*) Davon gelten als vor 1911 verbaut 33,88 Mill. Mark. **) Für 1913 0,2 Mill. Mark (0,1 Mill. Rubel) aus den Ersparnissen beim Marineetat; für die Folgejahre wurde ein zahlenmäßiger Bedarf noch nicht angegeben.
2. Über den Bau von 4 Linienschiffen (der „Gangut"-Klasse). 1911 bis 1914 . .	19. 5. 1911 1. 6. 1911	258,2*)	119,6	—	—	
3. Über den Bau von 3 Linienschiffen (der „Imperatriza Maria"-Klasse), 9 großen Torpedobooten und 6 Unterseebooten für die Schwarzmeer-Flotte und Vergrößerung der Ishora-Werke. 1911 bis 1915 . .	19. 5. 1911 1. 6. 1911	220,8	102,2	22,6	10,5	
4. Kleines Schiffbauprogramm (siehe Zusammenstellung 3) .	23. 6. 1912 6. 7. 1912	935,9	433,3	15,4	7,2	
5. Über den Bau von Kriegshäfen, FT-Stationen und Beobachtungspunkten. 1913 bis 1917 . .	23. 6. 1913 6. 7. 1913	147,4	68,3	21,2	9,8	
6. Über die Befestigung des Gebietes Reval — Porkala-Udde. 1913 bis 1917 . .	23. 6. 1913 6. 7. 1913	199,6	92,4	19,0	8,8	
7. Über den Bau von Marine-Flugstationen. 1913 bis 1914 . .	23. 6. 1913 6. 7. 1913	2,5	1,1	1,3	0,6	
8. Über die Erweiterung und den Ausbau der Admiralitätswerft und der Obuchowwerke . .	13. 7. 1913 26. 7. 1913	15,8	7,3	0,8	0,4	
9. Über Vermehrung und Besserstellung der Kapitulanten .	23. 6. 1913 6. 7. 1913	—	—	**)	—	
Summe		1816,7	841,1	116,8	54,2	

Zusammenstellung 3.

Das Kleine Schiffbauprogramm.

(Gesetz vom 23. Juni / 6. Juli 1912.)

Umrechnungskurs: 1 Rubel = 2,16 *M.*

Verwendung	Gefordert Mill. Mark	Gefordert Mill. Rubel	Bewilligt Mill. Mark	Bewilligt Mill. Rubel	Davon für 1912 Mill. Mark	Davon für 1912 Mill. Rubel	Bemerkungen
I. Bau von Kriegschiffen	**847,9**	**392,5**	**847,9**	**392,5**	**7,0**	**3,3**	
und zwar:							
4 Panzerkreuzer . .	393,1	182,0	wie gefordert		2,1	1,0	
8 leichte Kreuzer . .	181,9	84,2			1,1	0,5	
36 große Torpedoboote	199,9	92,5			3,2	1,5	
18 Unterseeboote . .	72,9	33,8			0,5	0,2	
II. Bau von Hilfsschiffen	**33,4**	**15,5**	**33,4**	**15,4**	**0,9**	**0,4**	
und zwar:							
3 Heizöldampfer . .	4,8	2,2	wie gefordert				
15 Minensuchfahrzeuge	4,8	2,2					
4 Scheibenschlepper .	4,2	2,0					
3 Unterseeboots-Versorgungsschiffe . . .	9,0	4,2					
Troßschiffe, Eisbrecher und verschiedene kleinere Fahrzeuge . .	10,6	4,9					
III. Bau von schwimmenden Hilfsmitteln der Häfen	**28,4**	**13,1**	**28,4**	**13,1**			
und zwar:							
2 Schwimmdocks . .	17,3	8,0	wie gefordert				
3 Schwimmkräne . .	2,1	1,0					
8 Schleppdampfer . .	1,5	0,7					
Schwimmsperren, Prähme und Hafenfahrzeuge	7,3	3,4					
IV. Hafenbauten							
und zwar:							
Ausbau von Reval, Kronstadt, Sveaborg, Ssewastopol, Nikolajew und Wladiwostok	*) **153,1**	**70,9**	—	—	ein Vorschuß von: **3,2**	**1,5**	*) Davon 86,4 Mill. Mark für Reval. Es wurde bemerkt, daß beabsichtigt sei, bis 1923 insgesamt 241,9 Mill. Mark (112 Mill. Rubel) für den Bau von Kriegshäfen zu fordern.
V. Erweiterung und Umbau von Marinewerften und Werkstätten . .	**23,0**	**10,7**	**23,0**	**10,7**	**4,3**	**2,0**	
und zwar:							
des Obuchow-Werkes	6,8	3,1	wie gefordert				
der Baltischen Schiffbauwerft	12,3	5,7					
der Admiralitätswerft	3,8	1,7					
zusammen	**1084,3**	**502,0**	**935,9**	**433,3**	**15,4**	**7,2**	

Die Einbringung dieses umfangreichen Gesetzentwurfes wurde vom Ministerrat nicht genehmigt*). Infolgedessen wurde der nunmehr mit „Großes Schiffbauprogramm" bezeichnete Flottenplan in verschiedene Unterabschnitte zerlegt, deren erster dem Parlament 1912 vorgelegt wurde und deren zweiter nach russischen Zeitungsnachrichten 1914 folgen wird.

Der erste Abschnitt des Großen Schiffbauprogramms, gewöhnlich als „Kleines Schiffbauprogramm" bezeichnet, umspannt den Zeitraum von 1912 bis 1917 und enthält die Forderungen für den Bau von 4 Linienschiffskreuzern, 8 leichten Kreuzern, 36 Torpedobooten und 18 Unterseebooten, den Ausbau des neuen Haupt- und Nebenstützpunktes (erste Abschnitte) sowie der alten Kriegshäfen, Forderungen für den Bau von Hilfsschiffen, schwimmenden Hilfsmitteln der Kriegshäfen und den Ausbau von Marinewerften und Werkstätten (siehe Zusammenstellung 3). Hierzu ist zu bemerken, daß nicht sämtliche Schiffsneubauten für die Ostsee bestimmt sind, sondern daß zwei leichte Kreuzer, sechs Unterseeboote für Ostasien und zwei leichte Kreuzer für die Schwarzmeer-Flotte gefordert waren. Für die Ostsee schafft das Gesetz — bei Einrechnung der vier vorhandenen und der vier 1911 bewilligten Linienschiffe — das erste der drei Geschwader des „Großen Schiffbauprogramms". Die geforderte Summe betrug insgesamt 1084,3 Mill. ℳ, die auf die Jahre 1912 bis 1917 verteilt waren.

Nicht ohne heftige Opposition wurde diese Vorlage am 19./20. Juni 1912 in der Duma angenommen, jedoch mit einer vorläufigen Änderung. Die Duma lehnte es ab, die Forderung für den Ausbau der Stützpunkte, für die 153,1 Mill. ℳ eingesetzt waren, anzunehmen, sondern bewilligte statt dessen für 1912 einen Vorschuß von 3,2 Mill. ℳ, um es der Regierung zu ermöglichen, mit den vorläufigen Arbeiten zu beginnen. Die Ablehnung erfolgte nicht etwa, weil die Duma einen grundsätzlich anderen Standpunkt als die Regierung einnahm, sondern weil die Zeichnungen für den Ausbau von Reval und damit auch der Kostenvoranschlag noch nicht völlig fertig waren. Insgesamt wurden für das Gesetz 935,9 Mill. ℳ bewilligt (siehe Zusammenstellung 3).

Bereits im Sommer 1912 begann man damit, die durch das Kleine Flottenprogramm ermöglichten Arbeiten in Angriff zu nehmen. Anscheinend geht die Verwirklichung des Programms mit einer für die früheren Verhältnisse überraschenden Geschwindigkeit vor sich. Bereits im Dezember 1912 wurden die vier Linienschiffskreuzer, die die Namen „Nawarin", „Ismail", „Kinburn" und „Borodino" erhielten, auf den beiden St. Petersburger Marinewerften auf Stapel gelegt. Die leichten Streitkräfte wurden bis auf einige Unterseeboote ausschließlich an Privatwerften vergeben, und zwar meist an solche, die, wie vorher besprochen, erst neu gegründet werden mußten. Trotzdem konnte bereits im Herbst 1913 die Kiellegung eines großen Teils dieser Schiffe und Fahrzeuge stattfinden. Allem Anschein nach wirkt Admiral Grigorowitsch in ganz außerordentlicher Weise selbst auf die Privatwerfen ein. Der Grundsatz, alles in Rußland zu bauen, wurde nur bei zwei Kriegschiffen, und zwar den für Ostasien bestimmten leichten Kreuzern, durchbrochen, die eine deutsche Werft zum Bau erhielt. Auch dies geschah nur deshalb, weil man die Schiffe, die nach

*) »Nowoje Wremja« vom 12. Oktober 1913.



ihrer Fertigstellung vorläufig zur Schulung des Maschinenpersonals der Ostseeflotte dienen sollen, bis sie ihrer eigentlichen Bestimmung übergeben werden, so schnell wie möglich braucht. Sie werden bereits im Sommer 1914 abgeliefert, während die auf den russischen Werften erbauten Schiffe und Fahrzeuge erst 1916/17 fertig werden sollen.

Die 1912 von der Duma zurückgestellte Forderung für den Ausbau der neuen Stützpunkte wurde 1913 in anderer Form erneut eingebracht. Es geschah dies in der Weise, daß der Duma ein Gesetzentwurf über den „Bau von Kriegshäfen,*) Funkentelegraphiestationen und Beobachtungspunkten" und ein zweiter über die „Befestigung des Gebietes Reval—Porkala-Udde" vorgelegt wurde (siehe Zusammenstellung 2). Über sie wurde im Sommer 1913 in nicht öffentlichen Sitzungen verhandelt, es ist jedoch wohl anzunehmen, daß die für das erste Gesetz eingesetzte Summe von 147,4 Mill. ℳ ebenso wie die für das zweite Gesetz eingesetzte Summe von 199,6 Mill. ℳ in der Hauptsache für den Ausbau von Reval verwendet werden wird. Die Gesetze wurden von der Duma angenommen.

Gleichzeitig mit den beiden eben genannten wurden der Duma drei neue Vorlagen vorgelegt, die ebenfalls im Zusammenhang mit dem Kleinen Schiffbauprogramm stehen, als dessen Nachtragsforderungen sie zu bezeichnen sind. Die erste handelt von dem „Bau von Marineflugstationen", die zweite von einer „Erweiterung der Admiralitätswerft und der Obuchow-Werke", die dritte von der „Vermehrung und Besserstellung der Kapitulanten". Auch diese Vorlagen wurden angenommen, und zwar wurden für die beiden erstgenannten 2,5 und 15,8 Mill. ℳ bewilligt (siehe Zusammenstellung 2). Die dritte Vorlage enthielt nur eine Forderung für das Rechnungsjahr 1913/14. Der Bedarf für die Folgezeit wurde noch nicht angegeben.

4. Die Durchführung des Flottenprogramms.

Alle Anzeichen scheinen darauf hinzudeuten, daß das Kleine Flottenprogramm in der beabsichtigten Weise und wahrscheinlich auch in der beabsichtigten Frist durchgeführt werden wird. Infolgedessen ist es erklärlich, daß man in Rußland jetzt daran denkt, bereits an die Sicherung des nächsten Abschnitts des großen Flottenprogramms zu gehen. Es ist wohl anzunehmen, daß nicht bis 1917 gewartet werden wird, weil dann eine Lücke im Schiffbau entstehen würde, und in der Tat besagen Nachrichten der russischen Presse, daß die Einbringung eines neuen Abschnittes des Flottenprogramms unmittelbar bevorsteht und Genaueres vielleicht schon im Sommer 1914 veröffentlicht werden wird.

* * *

Infolge der Arbeit, die die russische Marine nach dem Kriege an ihren inneren und äußeren Wiederaufbau gewendet hat, sieht man jetzt auf allen Gebieten der Flotte neues Leben. Gewiß bleibt noch an mancher Stelle außerordentlich viel zu tun, denn für den Wiederaufbau einer Marine, die wie die russische zusammengebrochen war, sind 8 Jahre nur eine kurze Spanne Zeit. Trotzdem geht man wohl nicht zu weit,

*) Nicht zu verwechseln mit dem Gesetz vom 17. April / 30. April 1913 über den Ausbau von Handelshäfen (194,4 Mill. ℳ von 1912 bis 1916).



wenn man Rußland, ein Weiterarbeiten in dem bisherigen Sinne vorausgesetzt, ein baldiges Erstarken seiner Flotte voraussagt. Das Verdienst hierfür gebührt allem Anschein nach in erster Linie dem jetzigen Marineminister, wenngleich nicht außer acht gelassen werden darf, daß bereits vor ihm viel Arbeit geleistet worden war, die seine Aufgabe wesentlich erleichterte, und daß er, wie z. B. in dem jetzigen Chef der Baltischen Flotte, Admiral v. Essen, dem jetzigen Ministergehilfen Vizeadmiral Bubnow u. a. m. hervorragende Mitarbeiter besitzt. Schließlich sei die Opferwilligkeit des russischen Parlaments nicht vergessen, das sich rühmen kann, mehr Geld für die Marine bewilligt zu haben, als in Rußland vor Einführung des parlamentarischen Systems jemals für möglich gehalten wurde. Die Duma, die fast 2000 Mill. ℳ für die 1911 bis 1913 angenommenen Flottenvermehrungsgesetze mit überraschendem und anerkennenswertem Opfermut bewilligte, brachte aufs klarste den Willen Rußlands zum Ausdruck, wieder seinen Platz unter den großen Seemächten einzunehmen. Trotz der Enttäuschungen, die die Marine ihrem Vaterlande in dem letzten unglücklichen Kriege bereitete, hat der Flottengedanke in der Masse des russischen Volkes offenbar feste Wurzeln geschlagen.

Auf die politische Bedeutung aller dieser Vorgänge soll hier nicht näher eingegangen werden. Wer die lebhaften Preßerörterungen des letzten Monats verfolgt hat, wird in der Lage sein, sich selbst ein Bild nach seiner eigenen Auffassung zu machen. Da Kriegschiffe politisch-militärische Machtmittel sind, so ist es aber ohne weiteres klar, daß eine starke russische Flotte, gestützt auf die starke Stellung Reval—Porkala-Udde, ein Faktor von außerordentlich hoher politisch-militärischer Bedeutung ist, der unausgesetzt volle Beachtung heischt, wenn auch naturgemäß seine Einschätzung von der jeweiligen Lage der Politik abhängt, die nach dem bekannten Bismarckschen Ausspruche ein flüssiges Element ist und nur zeitweilig in den festen Aggregatzustand übergeht.

G.



Flottengesetzgebung und auswärtige Politik.

Besprechung von „Deutschland unter Kaiser Wilhelm II.“ Erster Band.*)

Das Erscheinen dieses bemerkenswerten Buches, dessen erster Band seit einiger Zeit vorliegt, wird vielen Lesern der „Marine-Rundschau“ durch die zahlreichen Besprechungen in der Tagespresse bekannt geworden sein und ihr Interesse erweckt haben. Der — rein absolut genommen — hohe Preis des dreibändigen Werkes macht seine Beschaffung für viele schwierig, die wenigen Bibliotheksexemplare sind ständig vergriffen. Auch der Umfang des vornehm ausgestatteten Buches erschwert dem vielbeschäftigten Marineangehörigen die an sich wünschenswerte Kenntnisnahme. In der Vorrede wird mit Recht gesagt:

„Eine neue Aera der Weltgeschichte begann mit dem staatlichen Neubau Deutschlands in den Jahren 1866 bis 1871 durch Kaiser Wilhelm I. und Bismarck. Die Zeit von 1866 bis 1888 war in erster Linie diesem staatlichen Neubau gewidmet. Mit der Thronbesteigung Kaiser Wilhelms II. hub sodann die neue Zeit an, deren Aufgabe es war, in dem neu geschaffenen deutschen Staatswesen eine Neugestaltung des Volkslebens der Zukunft auf dem Boden der großen Vergangenheit vorzubereiten und einzuleiten . . . In kaum einer vergangenen Epoche ist die überwiegende Mehrheit der Zeitgenossen so sehr im unklaren gewesen über Wesen und Wert der eigenen Zeit wie in unserer Gegenwart, und selten haben die Grenzen zwischen Vertrauen und Zweifel so sehr geschwankt . . . Wir bedürfen eines Maßstabes für das Vollbrachte, um zu wissen, was noch zu vollbringen ist . . . Die geschichtliche Kenntnis des letzten Vierteljahrhunderts, der Zeit seit 1888, die späteren Geschlechtern viel reicher erscheinen wird als uns Lebenden, ist der Schlüssel zum Verständnis für unsere Zukunft.“

Aus all diesen Gründen will auch die „Marine-Rundschau“ nicht achtlos an diesem Buch vorübergehen, das als Sammelwerk von 81 sach- und fachkundigen Männern in Einzelabschnitten geschrieben, zwar nicht auf Einheit und Geschlossenheit der Darstellung Anspruch erheben will, ohne Zweifel aber eine der wichtigsten Quellen für das Studium der Geschichte der neuesten Zeit ist und bleiben wird.

Daß die subjektiven Ansichten der Verfasser, ungemildert durch eine vereinheitlichende Tätigkeit der Gesamtschriftleitung, zum Ausdruck kommen, ist zugleich ein Vorzug und ein Nachteil, der in den Kauf genommen werden muß: Der Leser lernt viele Dinge von mehreren Seiten betrachten, aber die Fülle der Eindrücke hat doch etwas Verwirrendes, und es fehlt der Historiker, der von höherer Warte aus, das Unwichtigere ausscheidend ganz objektiv sehend und sichtend, die Geschichte dieser unserer Zeit in einer für alle verständlichen Form im lapidaren Stile eines Treitschke niederschreibt. Aber auch er wird später gefunden werden, und das hier erwähnte Buch wird ihm für seine Forschungen unentbehrlich sein.

Der zur Zeit vorliegende erste Band handelt in fünf Büchern auf 449 Seiten von der „Deutschen Politik“, Verfasser Reichskanzler Fürst v. Bülow, von „Staat und Verwaltung“, von der „Entwicklung des Rechts“ (darunter auch „Völkerrecht“), von der „Deutschen Wehrmacht“ (Heerwesen General v. Bernhardi, Kriegsflotte Vizeadmiral Freiherr v. Maltzahn) und von den „Kolonien“.

*) Verlag von Reimar Hobbing, Berlin. 3 Bände, Preis des ersten Bandes 40 ℳ.



Es sollen hier, schon aus Gründen des Raummangels, nur die Kapitel über „Auswärtige Politik" und „Seemacht und Kriegsflotte" in etwas eingehenderer Form besprochen werden. Dem, der Zeit und Muße zu umfassenderen Studien hat, seien noch als Grenzgebiete militär-maritimen Wissens die Abschnitte „Innere Politik", „Das Heerwesen" und „Die Kolonien" empfohlen.

Es ist ohne weiteres klar, daß sich der Besprechende gerade bei dem hier zu erörternden Thema fast immer einer Stellungnahme oder einer Kritik des Gesagten auch an den Stellen enthalten muß, wo er vielleicht glauben könnte, aus eigener Wissenschaft etwas hinzusetzen zu müssen oder eine abweichende Ansicht äußern zu sollen. Liegt in dieser Enthaltung in gewisser Beziehung manchmal ein unbequemer Verzicht, so wird dieser doch durch die Erkenntnis gemildert, daß nur derjenige wirklich über die Ereignisse der großen Zeit der ersten 25 Jahre des jetzigen Kaisers, in deren Mittelpunkt die Flottengesetzgebung steht, kritisch urteilen kann, dem sich dermaleinst die Archive aller beteiligten Stellen geöffnet haben werden. Es bleibt zu hoffen, daß in nicht zu ferner Zeit, und zwar durch hierzu besonders Berufene, eine Geschichte der Flottengesetzgebung geschrieben werden wird. Diese wird dann zugleich — in politischer, wirtschaftlicher, militärischer und technischer Beziehung — eine Geschichte der neuesten Zeit sein, die das hier besprochene Buch als Unterlage benutzen, in mancher Hinsicht vielleicht berichtigen, jedenfalls aber erweitern und ergänzen wird.

* * *

Es ist erzählt worden, daß der Reichskanzler Fürst v. Bülow gelegentlich seines Ausscheidens aus seinem verantwortungsreichen Amte geäußert habe, er würde sich hüten, „Memoiren" zu schreiben. Ohne den Inhalt des Buchabschnittes „Deutsche Politik" zu kennen, würde man vielleicht geneigt sein, einen Widerspruch zwischen der Tatsache der Mitarbeiterschaft und diesem Ausspruch zu finden.

In der Tat kann aber hier nicht eigentlich von „Memoiren" gesprochen werden. Es liegt nahe, an einen Vergleich mit den Bismarckschen „Gedanken und Erinnerungen" zu denken. Der bekannte, um die Verbreitung weltwirtschaftlicher, der Flottengesetzgebung vorarbeitender Gedanken hochverdiente Prof. Exzellenz Schmoller sagt denn auch in einer Besprechung, daß sich die Bülowsche Arbeit den „Gedanken und Erinnerungen" des Fürsten Bismarck würdig an die Seite stellt. Ein Vergleich würde aber doch nicht ganz zutreffen und ist ohne jeden Zweifel von dem Fürsten v. Bülow auch nicht beabsichtigt. Die Bülowschen Schilderungen bewegen sich im Vergleich zu den Bismarckschen „Erinnerungen" — zum mindesten soweit die äußere Politik in Betracht kommt — viel zu sehr in einer allgemeinen Schilderung des Ganges der Gesamtpolitik und vermeiden, abgesehen von einigen Stellen, wo der Fürst v. Bülow in seiner bekannten, ungewöhnlich treffenden, die ganze Situation mit einem Satze charakterisierenden Weise zitiert, jedes Eingehen in Details. In einem Handschreiben*) an den bekannten „Bismarck-Hofmann", den politischen Redakteur der „Hamburger Nachrichten", in dem sich Fürst v. Bülow ganz als Jünger und Schüler Bismarcks bekennt, sagt er, daß er jeden Vergleich zwischen dem Fürsten Bismarck und einem anderen für „geschmacklos" halte. Schon aus diesem

*) „Hamburger Nachrichten" vom 17. Januar 1914.



Grunde würde man dem vierten Reichskanzler Unrecht tun in der Annahme, daß er mit der Niederschrift seiner „Deutschen Politik“ etwas zu schaffen beabsichtigt habe, das in Parallele zu stellen sei mit den Lebenserinnerungen des Fürsten Bismarck.

Wer den Vorzug gehabt hat, den Fürsten v. Bülow in seiner ihm eigenen ruhigen und sachlichen, scharf pointierten, stets einen Widerhall findenden, häufig mit guten Zitaten gewürzten, schlagfertigen und gewandten Art im Reichstage reden zu hören, dem wird das Lesen des hier zu besprechenden Abschnittes über die äußere Politik der letzten 25 Jahre eine wertvolle Erinnerung an den ästhetischen Genuß bilden, den jede größere, national gefärbte Rede des Fürsten v. Bülow bei den Zuhörern auslöste. Der Fürst verfügte über eine seltene und für viele unwiderstehliche Rednergabe. Seine Schrift beweist, daß er auch das geschriebene Wort in vollendeter Weise beherrscht und ein Stilist erster Ordnung ist. Mit Recht ist seine Niederschrift ein literarisches Kunstwerk ersten Ranges genannt worden. Es gehört eine Art Entschluß dazu, das von ihm Geschriebene hier auszugsweise zu zerhacken und dem Leser vorzusetzen. Selbst derjenige, der hier und da sachlich abweichender Meinung war und ist, wird sich seinen Argumentationen schwer entziehen können. In der Tagespresse ist gelegentlich von Kritikern gesagt worden, daß Fürst von Bülow zwar groß in Worten gewesen, in den Taten aber vielfach doch sehr auf der Oberfläche geblieben sei. Diese Ansicht zu bekämpfen oder zu ihr Stellung zu nehmen, gehört nicht hierher. Für ein Buch aber, wie das hier vorliegende, dem aus naheliegenden politischen und persönlichen Rücksichten — nicht nur aus denen der wünschenswerten räumlichen Beschränkung — gewisse Grenzen gesetzt waren, wird das Talent, die außerpolitischen Ereignisse der letzten 25 Jahre in eleganter, den Leser Wort für Wort fesselnder und dabei doch außerordentlich inhaltreicher Weise schildern zu können, zu einem unersetzlichen Vorzug; zumal dann, wenn der Autor es versteht, dem Leser nie das Gefühl zu verursachen, daß sich hier der Staatsmann äußert, der in den 12 ereignisreichsten Jahren der verflossenen 25 entweder als Staatssekretär des Äußeren oder als Reichskanzler die Verantwortung für die deutsche Politik getragen hat.

Ohne Zweifel hat das ganze Werk „Deutschland unter Kaiser Wilhelm II.“ trotz der Mitarbeiterschaft so vieler an hervorragenden Stellen stehender Autoren dadurch erst seine ganz besondere Bedeutung gewonnen, daß es der Schriftleitung und den Herausgebern gelungen ist, den Fürsten v. Bülow als Mitarbeiter zu verpflichten. Für die übrigen Verfasser liegt fast eine Art Entsagung darin, für die ihnen der Dank der Leser gebührt, daß sie sich bereit gefunden haben, neben diesem Stern erster Größe als Mitarbeiter zu wirken.

* * *

Sehr interessant sind die allgemeinen Ausführungen des Fürsten v. Bülow über die Befähigung des Deutschen zum Politiker überhaupt. Er schickt sie dem Kapitel über die innere Politik — das hier nicht besprochen, inhaltlich auf diese Weise aber wenigstens gestreift werden soll — voraus. Dort sagt er:

„Neben der reichen Fülle seltener Vorzüge und großen Eigenschaften, die dem deutschen Volke gegeben sind, ist ihm das politische Talent versagt geblieben . . . Wir Deutschen haben uns durch

unser politisches Ungeschick, durch die Formlosigkeit und Verworrenheit unseres inneren nationalen Lebens nur zu oft um die Erfolge unserer Waffen betrogen, haben uns eine erfolgreiche nationale auswärtige Politik durch kurzsichtige innere Politik jahrhundertelang unmöglich gemacht. Wir sind kein politisches Volk . . . Politisch leben wir in einem offenbaren Mißverhältnis zwischen Wissen und Können."

Und aus der Geschichte leitet er ab:

„In der deutschen Geschichte ist die nationale Einigkeit die Ausnahme, der Partikularismus in seinen verschiedenen, den Zeitverhältnissen angepaßten Formen die Regel . . . Als ein in hadernde Stämme zerfallenes Volk sind wir in die Geschichte eingetreten. Die Glanzzeit war eine Zeit nationaler Einigkeit, in der die Stämme und Herzöge am Willen und an der Macht des Kaisers die Grenze ihrer Eigenwilligkeit fanden . . . Die endliche nationale Einigung wurde im Kampfe Deutscher gegen Deutsche gewonnen . . . Wollen wir weiter kommen auf den Wegen, die uns die Reichsgründung neu erschlossen hat, so müssen wir auf die Niederhaltung solcher Kräfte dringen, die aufs neue eine Gefahr für die Einheit unseres nationalen Lebens werden können. Es darf sich nicht wieder wie von alters her die beste deutsche Kraft verbrauchen im Kampfe der Reichsleitung gegen partikulare Kräfte ohne Rücksicht auf die Interessen des Reiches . . . Wir Deutschen haben starke Strömungen und große Parteien, die auf eine Internationalisierung der Parteimeinung hindrängen. Vor allen Dingen fehlt unseren Parteien nur zu oft die Selbstverständlichkeit, mit der die Parteien anderer Nationen die parteipolitischen Sonderinteressen hinter die allgemeinen und keineswegs nur ganz großen nationalen Interessen zurückstellen."

Nachdem dann weiter über die deutschen Parteiverhältnisse und eine oft falsch angewendete „Parteitreue", zugleich eine nationale Tugend und ein nationaler Fehler, abgehandelt worden ist, wird die Mahnung ausgesprochen:

„Weniger Parteisinn und Parteitreue, mehr Nationalgefühl und staatliche Gesinnung sind uns Deutschen zu wünschen."

Die Anschauungen des Fürsten v. Bülow über „politischen Verstand", die „Politik als Geschäft und rein nationale Angelegenheit", nicht als Gefühlssache, werden am besten durch Wiedergabe einer kleinen von ihm eingeflochtenen Anekdote geschildert. Er erzählt:

„Ein englischer Freund sagte mir einmal, es fiele ihm auf, daß in den Reden in deutschen Parlamenten das Wort »Weltanschauung« so oft wiederkehre. Es hieße immerfort, vom Standpunkt meiner Weltanschauung kann ich dies nicht billigen und muß ich jenes verlangen. Davon wüßten englische Politiker und Parlamentarier nicht viel. Sie hätten zwar verschiedene Ansichten, vertreten verschiedene Interessen, aber sie führten nur praktische Erwägungen, sehr selten so hohe Dinge wie »Weltanschauung« ins Treffen."

Also mit anderen Worten: der Engländer denkt und handelt fast ausschließlich nach dem bekannten Grundsatz „right or wrong, my country".

Man widersteht nur mühsam der Versuchung, gelegentlich dieser Besprechung noch weitere Stellen aus dem Abschnitt „Innere Politik" zu zitieren und so zur Diskussion der Leser zu stellen. Denn alles, was Fürst v. Bülow z. B. über „den nationalen Gedanken und die Parteien" sagt, ist in einer so fesselnden Art geschrieben, regt in einer solchen Weise an, daß man sich nur schwer davon losreißen kann. Der Offizier ist kein Politiker und steht politischen Ereignissen nur beobachtend gegenüber. An vielen Stellen wird heute aber den Mannschaften eine Art „Bürgerkunde-Unterricht" erteilt. Wer zu klaren Anschauungen darüber gelangen will, was staatserhaltende, monarchische, nationale Gesinnung ist, wie sie unter Berücksichtigung aller Faktoren unseres politischen Lebens in der Praxis angewendet werden sollte,

dem sei gerade dieser Abschnitt der Fürst Bülowschen Arbeit wärmstens empfohlen. Mit vollem Recht sagt eine im Februarheft der „Deutschen Revue" erschienene Besprechung: „Hätte ich staatsbürgerlichen Unterricht zu geben, so müßte diese Abhandlung vor allem in den Händen meiner Schüler, der reiferen Jugend wie der Erwachsenen, sein, als Grundlage aller politischen Einsicht." Diese Abschnitte sind um so interessanter für den, der der deutschen Politik der letzten Jahre beobachtend gefolgt ist, weil Fürst v. Bülow hier mit Überzeugung und Emphase subjektive Ansichten vorträgt, die als eine Art Rechtfertigung der von ihm als leitendem Staatsmann befolgten Grundsätze und Anschauungen angesprochen werden müssen. Wie nicht selten bei Debatten auf dem Gebiete der inneren Politik im Reichstage, schlägt der Fürst hier gelegentlich kampfesfrohe, wuchtige Töne an, die bei allen nationalen Lesern ein freudiges Echo finden werden. Für den „Musenalmanach 1914", der als Damenspende auf dem Ballfest des Vereins „Berliner Presse" in diesem Jahre verteilt wurde, hatte Fürst v. Bülow aus Rom als Beitrag einen alten Spruch gespendet:

„Wenn einer kommt und saget an,
Er habe es allen recht getan,
So bitten wir diesen lieben Herrn,
Er möge uns solche Kunst auch lehrn."

Der gleiche, etwas sarkastische Gedankengang zieht sich manchmal auch durch seine hier besprochene politische Schrift, die nicht selten wirksamer durch das ist, was sie verschweigt, als das, was sie sagt.

Das hier aus dem Abschnitt „Innere Politik" Zitierte wurde nur erwähnt, weil es die Stellung des Fürsten v. Bülow als Politiker überhaupt charakterisiert und somit das Verständnis für seine politischen Auffassungen als Leiter der Auswärtigen Angelegenheiten, wie er sie in dem nunmehr zu besprechenden Teil „Auswärtige Politik" wiedergegeben hat, erleichtert.

* * *

Es ist nur zu natürlich, daß der Flottenausbau und der damit untrennbar zusammenhängende gelegentliche Antagonismus Deutschland—England einen breiten Raum in den Darlegungen des Fürsten v. Bülow über die auswärtige Politik einnehmen. Vizeadmiral Freiherr v. Maltzahn sagt in dem von ihm bearbeiteten Teil mit Recht: „Wollen wir das Ergebnis der 25jährigen Regierungszeit unseres Kaisers ziehen, so können wir sagen: Der vollendete Aufbau unserer Flotte, der nahe bevorsteht, wird der Siegespreis der politischen Tätigkeit dieser Jahre sein." In die Amtstätigkeit des Fürsten v. Bülow als Staatssekretär des Äußeren und als Reichskanzler von 1897 bis 1909*) fällt die Zeit der eigentlichen Flottengesetzgebung, die Gesetze von 1898 und 1900 sowie die Novellen von 1906 und 1908. Wenn er sagt: „Mit dem Auge auf die englische Politik mußte unsere Flotte gebaut werden — und so ist sie gebaut worden. Der Erfüllung dieser Aufgabe hatten meine Bemühungen auf dem Felde der großen Politik in erster Linie zu gelten", so weist er nur in erfreulicher Offenheit auf eine

*) Bis 17. Oktober 1900 Staatssekretär des Äußern, von da ab bis 14. Juli 1909 Reichskanzler.

nunmehr der Geschichte angehörende Tatsache hin. Darauf, daß auch nach seiner Ansicht die deutsche Flottenpolitik nur friedliche Ziele verfolgt hat und verfolgt, daß die deutsche Flotte in sich eine starke Weltfriedensgarantie bildet und daß heute keinerlei Grund zu einem politischen Gegensatz zwischen England und Deutschland mehr besteht, kommt er an anderer Stelle eingehend zurück.

Der Amerikaner Homer Lea hat in seinem bekannten Buch „Des britischen Reiches Schicksalsstunde“ in breiter Ausführlichkeit gesagt, wie töricht britische Staatsmänner gewesen wären und welchen nicht wieder gut zu machenden Fehler sie begangen hätten, als sie die Gründung des Deutschen Reiches überhaupt zuließen.

Fürst v. Bülow drückte den gleichen Gedanken in allgemeiner Form wie folgt aus:

„Als ungebetener, lästiger Eindringling wurde die neue Großmacht Deutschland angesehen, die Furcht gebietend nach drei glorreichen Kriegen in die europäische Staatengesellschaft eintrat und das Ihre forderte an der reichbesetzten Tafel der Welt. . . . Auf einmal war das Deutsche Reich da. Schneller als man gefürchtet, stärker als irgend jemand geahnt hatte. . . . Man sah in der lange verhinderten, oft gefürchteten, endlich von den deutschen Waffen und einer unvergleichlichen Staatskunst ertrotzten staatlichen Einigung der Mitte des europäischen Festlandes an sich etwas wie eine Drohung und jedenfalls eine Störung.“

Aus einem Rückblick auf die staatliche Wiedergeburt Deutschlands selbst und die Kräfte, denen sie zu verdanken ist, im besonderen über das durch Bismarck gesteckte national einigende und einheitliche Ziel, scheinen mir die folgenden Sätze besonders beachtenswert:

„Der Deutsche, welches Stammes er immer sei, hat stets unter einer starken, stetigen und festen Leitung das Größte vermocht, selten ohne eine solche oder im Gegensatz zu seinen Regierungen und Fürsten. . . . Fürst Bismarck fühlte, daß sich in Deutschland nationaler Wille und nationale Leidenschaft nicht entzünden in Reibungen zwischen Regierung und Volk, sondern in den Reibungen deutschen Stolzes und Ehrgefühls an den Widerständen und Ansprüchen fremder Nationen. . . . Er hatte erkannt, daß die Einigung Deutschlands eine rein deutsche nationale Angelegenheit nur so lange bleiben konnte, wie sie frommer Wunsch und unerfüllbare Hoffnung der Deutschen war, daß sie eine internationale Angelegenheit werden mußte in dem Moment, in dem sie in das Stadium der Verwirklichung eintrat. . . . Auf diese Weise wurde das Einigungswerk den ererbt schlechtesten Fähigkeiten der Deutschen, den politischen, genommen und den angeborenen besten, den kriegerischen, zugewiesen.“

Wenn man sich der Fürst v. Bülowschen Auffassung anschließt, daß die mit der Flottengesetzgebung verbundene Beschreitung weltpolitischer Bahnen nur eine durch die Verhältnisse bedingte Fortsetzung der von dem Fürsten Bismarck restlos durchgeführten und somit abgeschlossenen europäischen Kontinentalpolitik ist, so gelten die vorstehend wiedergegebenen Sätze mutatis mutandis auch für das große Werk der Flottengesetzgebung: Sie gab der deutschen Politik unter der starken, einheitlichen Führung des Kaisers in der ganzen Nation verständliches und verstandenes Ziel; dieses Ziel lenkte vielfach von innerpolitischen Reibungen zum Wohle des großen Ganzen nach außen ab. Mehrfach, gelegentlich der Abstimmung über die Flottennovelle von 1906 und bei der Bewilligung des Marineetats von 1909, gab der Reichstag als die Vertretung des deutschen Volkes unter dem Druck der außerpolitischen Verhältnisse einen Beweis seiner einheitlichen, nationalen Denkungsart, der nicht unbemerkt im Auslande blieb. Diese volkseinende Bedeutung der Flottengesetzgebung trat auch später mehrfach dadurch in die Erscheinung, daß alle bürger-

lichen Parteien des Reichstages sich mit Stolz als Mitarbeiter an diesem nationalen Werke bekannten. Die unvermeidliche Begleiterscheinung, daß durch die deutschen Flottenausbaubestrebungen gelegentlich und vorübergehend die gespannte Aufmerksamkeit des Auslandes, insbesondere Englands, geweckt wurde, daß sogar — wie Fürst v. Bülow des weiteren ausführt — gewisse Gefahrmomente entstanden, mußte und konnte, im Vertrauen auf Deutschlands sichere Kontinentalstellung und die Einmütigkeit der Volksvertretung über die Notwendigkeit der Flotte, in den Kauf genommen werden. Sehr beachtenswert spricht sich Fürst v. Bülow darüber aus, daß die Inaugurierung unserer Weltpolitik nur auf der Basis unserer europäischen Großmachtstellung möglich und durchführbar war:

„Anfangs wurden Stimmen laut, die das Beschreiten neuer weltpolitischer Wege als ein Abirren von den bewährten Bahnen der Bismarckschen Kontinentalpolitik tadelten. Man übersah, daß gerade Bismarck uns neue Wege dadurch wies, daß er die alten zu ihrem Ziele geführt hatte. Seine Arbeit hat uns die Tore der Weltpolitik erst eigentlich geöffnet. . . . Nie dürfen wir vergessen, daß wir ohne die gigantische Leistung des Fürsten Bismarck die neue Zeit nicht hätten erleben können. . . . Entfernen wir uns auf unseren neuen weltpolitischen Bahnen auch von der europäischen Politik des ersten Kanzlers, so bleibt es doch wahr, daß die weltpolitischen Aufgaben des 20. Jahrhunderts die rechte Fortführung der kontinentalpolitischen Aufgaben sind, die er erfüllt hat . . . Das Meer hat eine Bedeutung für unser nationales Leben gewonnen wie niemals zuvor in unserer Geschichte, auch nicht in den großen Zeiten der deutschen Hansa. Es ist ein Lebensstrang für uns geworden, den wir uns nicht durchschneiden lassen dürfen, wenn wir nicht aus einem aufblühenden und jugendfrischen ein verwelkendes und alterndes Volk werden wollen. . . . Völker, die das Meer nicht gewinnen konnten oder von ihm abgedrängt wurden, scheiden stillschweigend aus dem großen weltgeschichtlichen Wettbewerb aus. . . . Wir sind zur See verwundbar geworden. . . . Der Bau einer zum Schutze unserer überseeischen Interessen ausreichenden Flotte war seit Anfang der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts eine Lebensfrage für die deutsche Nation geworden."

An dieser Stelle sei auch — im Zusammenhange mit der Person des Fürsten Bismarck — eine Anekdote wiedergegeben, mit der Fürst v. Bülow seinen außerpolitischen Rückblick abschließt und die sehr wohl wert ist, weitere Verbreitung zu finden. Er erzählt:

„Ein ergreifendes und unmittelbares Zeugnis für die Erkenntnis der aufdämmernden neuen Zeit hat seinerzeit Fürst Bismarck abgelegt. Wenige Jahre nach seinem Rücktritt schlug ihm Generaldirektor Ballin vor, sich einmal den Hamburger Hafen anzusehen. Herr Ballin führte den Fürsten auf einen neuen transatlantischen Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie. Fürst Bismarck hatte noch nie ein Schiff von solchen Dimensionen gesehen. Er blieb beim Betreten des Riesendampfers stehen, sah lange auf das Schiff, die vielen umherliegenden Dampfer, die Docks und Riesenkräne, das mächtige Hafenbild und sagte endlich: »Sie sehen mich ergriffen und bewegt. Ja, das ist eine neue Zeit — eine ganz neue Welt.« Der gewaltige Reichsgründer, der unsere nationale Sehnsucht, der Deutschlands kontinentalpolitische Aufgabe erfüllt hat, erkannte an seinem Lebensabend mit dem nie befangenen Blick des Genius die Zukunft, die neuen weltpolitischen Aufgaben des Deutschen Reichs."

Fürst v. Bülow vergleicht die Lage Englands und Deutschlands und prüft an der Hand dieses Vergleichs die von englischer Seite oft bestrittene Berechtigung und Befähigung Deutschlands, sich frei zu machen von den beengenden Fesseln der reinen Kontinentalpolitik und auch Weltpolitik zu betreiben.

„England durfte mit seinen Kräften und seinem Wagemut unbesorgt auf das Weltmeer gehen, weil es seine heimischen Grenzen durch die umgebende See vor feindlichen Angriffen geschützt wußte. Besitzt eine Kontinentalmacht eben diesen Schutz der Grenzen in ihren gefürchteten, siegreichen und überlegenen Armeen, so gewinnt sie die Freiheit zur

überseeischen Politik, die England seiner geographischen Lage verdankt. Sie wird Mitbewerberin auf dem Felde, auf dem England die Herrschaft beansprucht."

Zu dieser Formulierung, die selbstverständlich scheint, dennoch aber durch das sehr bezeichnende, schlagwortartige Bild auf Originalität Anspruch machen darf, wäre noch einiges hinzuzufügen. Es hat während der ganzen Flottenkampagne nicht an Schriftstellern gefehlt, die immer glaubten, vor einem Verlassen der Bismarckschen politischen Bahnen warnen zu müssen, die eine Beschränkung auf reine Kontinentalpolitik für Deutschland als das einzig Richtige hinstellten, die auf die Erschwerung der politischen Beziehungen zu England durch die Flottenpolitik hinwiesen, die mit verbundenen Augen den zwingenden wirtschaftlichen Forderungen der neuen Zeit gegenüberstanden. Sie entstammten nicht selten der älteren diplomatischen Schule. Die hier zitierten Gedanken des ersten und des vierten Kanzlers beweisen, daß die Mehrheit des deutschen Volkes den richtigen Weg gegangen ist, wenn sie den Kassandrastimmen dieser Art ihr Ohr verschloß.

Auch unsere Freunde im Auslande, die in der letzten gewaltigen Heeresvermehrung ein Moment erblicken wollten, wodurch die planmäßige Fortführung unserer Welt- und Flottenpolitik gestört werden würde, sind im Irrtum. Der vom Fürsten v. Bülow so prägnant zum Ausdruck gebrachte und begründete Gedanke, daß eine auf ein starkes Heer und gesicherte Grenzen gestützte deutsche Kontinentalpolitik gleichwertig und gleichberechtigt mit dem meerumgürteten England dasteht und in diesem Sinne die Basis unserer Weltpolitik sein und bleiben müsse, erhält dadurch nur neue Kraft. Fürst v. Bülow mahnt denn auch, diese Grundlage nie zu verlassen. „In dem Augenblick, in dem dies feste Fundament der europäischen Machtstellung Deutschlands ins Wanken geriete, wäre auch der weltpolitische Aufbau nicht mehr haltbar." An keiner anderen Stelle ist man sich von jeher über diese Dinge, über die Basis unserer Weltpolitik, klarer gewesen als an derjenigen in der Marine, an der die Hauptarbeit für die Schmiedung unserer Rüstung zur See geleistet worden ist. Dort sind auch die beiden letzten Heeresvermehrungen als eine unumgängliche Notwendigkeit vorausgesehen und dementsprechend mit Genugtuung begrüßt worden.

Erfreulicherweise ist die Notwendigkeit einer starken Flotte neben einer starken Armee auch von Angehörigen des Heeres frühzeitig erkannt worden. Zahlreiche inaktive Offiziere der Armee haben seinerzeit mit großem Erfolge — wie hier dankbar anerkannt sei — an der Aufklärungsarbeit während der Flottengesetzgebung mitgewirkt. Schwächliche und gelegentliche Versuche, die Bedürfnisse eines starken Heeres in Gegensatz zu den Forderungen für die Marine zu bringen, die sozusagen erst aus einem Nichts geschaffen werden mußte, sind wirkungslos geblieben.

Hierauf mußte an dieser Stelle eingegangen werden, weil auch General v. Bernhardi, der Bearbeiter des Teiles „Heerwesen" in dem hier besprochenen Buche, geglaubt hat, sich nicht versagen zu dürfen, in seinen historischen Rückblick den Satz einzuflechten:

„Später waren ihr (der Verstärkung des Heeres) auch die hohen Forderungen für die Seerüstung vielfach nachteilig, und manchmal gewann es den Anschein, als ob das Verständnis für die Tatsache fehle (bei wem?), daß ein genügend starkes Heer die notwendige Grundlage für jede politische Betätigung, besonders auch für die Überseepolitik Deutschlands bilde."

Man kann im Zweifel sein, ob dieser Satz in ein groß angelegtes Werk, das als historische Quelle dienen soll, hineingehört. Viele Freunde der hervorragenden Schriften des Generals v. Bernhardi in der Marine werden diesen immerhin mißverständlichen Hinweis auf die Kosten der Flottengründung bedauern, der im Auslande leicht einen ganz falschen Eindruck von unserer wirtschaftlichen Stärke erwecken kann.

Der Flottenausbau hat, wie die Wehrvorlage 1913 schlagend beweist, der Armee von ihrer Stärke nichts entzogen.*) Die ganze Marine hat die letzte beträchtliche Vermehrung und Verstärkung der Schwesterwaffe in richtiger Erkenntnis der Wechselwirkung beider als eine nationale Notwendigkeit erkannt.

Es kann hier nicht im einzelnen darauf eingegangen werden, was Fürst v. Bülow über die Durchführung der Flottengesetzgebung selbst sagt. Nur auf einen Punkt von historischem Interesse soll hier noch hingewiesen werden.

Fürst v. Bülow schreibt:

„Ich bin seit dem Tage, wo ich die Geschäfte des Auswärtigen Amtes übernahm, fest davon überzeugt gewesen, daß es zu einem Zusammenstoß zwischen Deutschland und England, der für beide Länder, für Europa und für die Menschheit ein großes Unglück wäre, nicht kommen werde, wenn wir 1. uns eine Flotte bauten, die anzugreifen mit einem übermäßigen Risiko verbunden wäre; 2. darüber hinaus uns auf kein ziel- und maßloses Bauen und Rüsten einließen, auf kein Überheizen unseres Marinekessels; 3. keiner Macht erlaubten, unserem Ansehen und unserer Würde zu nahe zu treten; 4. aber auch nichts zwischen uns und England setzten, was nicht wieder gutzumachen gewesen wäre; 5. wenn wir ruhige Nerven und kaltes Blut behielten, England weder brüskierten noch nachliefen.

Vorher, an anderer Stelle, war gesagt:

„Die neue Flottenvorlage (1897) schob die Flottenpolitik auf ein neues Gleis. Bisher waren von Zeit zu Zeit einzelne Neubauten gefordert und zum Teil bewilligt worden, aber das feste Fundament, das die Armee in dem Sollbestand ihrer Formationen besaß, hatte der Marine gefehlt. Erst durch die Festsetzung der Lebensdauer der Schiffe einerseits, des Bestandes an dienstfähigen Schiffen andererseits wurde die Flotte ein fester Bestandteil unserer nationalen Wehrmacht."

Das, was Fürst v. Bülow hier als die fünf Kardinalpunkte seiner Flottenpolitik hinstellt, ist unter Hinzunahme des weiter zitierten Satzes über das in dem Flottengesetz enthaltene Äternat der eigentliche Inhalt und das Wesen des Flottengesetzes und seiner Begründung, wie sie in der bekannten klassischen Formulierung 1900 dem Reichstage vorgelegt wurden und dessen Zustimmung fanden. Das Gesetz von 1900 ist aber nur die folgerichtige Erweiterung der Vorlage von 1897. Es ist somit als eine erfreuliche, durch den Fürsten v. Bülow selbst bestätigte historische Tatsache festzustellen, daß der damalige Staatssekretär des Auswärtigen Amtes sich gleich bei seinem Amtsantritt die seit Jahren erwogenen, reiflich durchdachten und von Aller-

*) Beiläufig sei bemerkt:

Der Heeresetat betrug für 1888 440 Mill. ℳ. Für 1913 betrug er 1522 Mill. ℳ. Für die letzten 25 Jahre, in die auch die Flottengesetzgebung fällt, ergibt sich eine Steigerung um 1082 Mill. ℳ, d. h. um 246 v. H. Allerdings enthält der Heeresetat 1913 Forderungen aus der Wehrvorlage in Höhe von 430 Mill. ℳ. Aber auch die späteren Etats werden infolge der weiteren einmaligen (insgesamt auf 1270 Mill. ℳ geschätzten) sowie der dauernden durch die Wehrvorlage verursachten Mehrausgaben wesentlich gesteigert. Der Vergleich der Etats von 1888 bis 1913 gibt also einen ungefähren Maßstab für die Beurteilung der Frage, ob oder wieweit die Armee hinter der Marine zurückstehen mußte.

General v. Bernhardi gibt im übrigen zahlenmäßig an, welche Heeresverstärkungen in den Jahren 1890, 1892, 1898, 1910, 1911, 1912 beabsichtigt, beantragt und bewilligt wurden.



höchster Stelle angeregten, geförderten und gebilligten grundlegenden Gedanken des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts über Wege und Ziele der Flottengründung, die naturgemäß keine reine militärische, sondern auch eine eminent politische Frage war, völlig zu eigen gemacht hat. Der Vertretung der aus diesem Gesetz entstehenden Geldforderungen vor dem Reichstage und der Führung der entsprechenden auswärtigen Politik ist diese Übereinstimmung der Ansichten innerhalb der Regierung ohne Zweifel von größtem Nutzen gewesen. Auch im weiteren Verlauf der Jahre wird der Reichskanzler Fürst v. Bülow bei der Vertretung der Reichsinteressen nach außen ständig eine sichere Stütze und einen festen Rückhalt bei dem Ressort gefunden haben, das für ihn bei der Durchführung seiner Politik, der Flottenpolitik, das wichtigste war.

Die Besprechung der Niederschrift des Fürsten v. Bülow über die Flottengesetzgebung würde unvollständig sein, wenn nicht noch auf das schon mehrfach erwähnte Verhältnis Englands zu Deutschland etwas näher eingegangen würde.

Es sei hier eingeschaltet, daß naturgemäß auch unsere Beziehungen zu den anderen Welt-Großmächten durch den Fürsten v. Bülow in höchst interessanter Weise besprochen werden, wobei die Unversöhnlichkeit Frankreichs einen besonders wichtigen Faktor in seinem politischen Rechenexempel spielt. Aber der Autor kommt — da ja eben die Flottengesetzgebung der Mittelpunkt der Politik dieser Zeit war — doch immer wieder auf die Beziehungen und Konstellationen der Großmächte, wie sie sich aus der Stellungnahme Großbritanniens zur deutschen Flottengesetzgebung ergeben, zurück.

Fürst v. Bülow beginnt, indem er englischer Politik volle Gerechtigkeit widerfahren läßt:

„Es wäre töricht, die englische Politik mit dem zu Tode gehetzten Wort vom »perfiden Albion« abtun zu wollen. In Wahrheit ist diese angebliche Perfidie nur ein gesunder und berechtigter nationaler Egoismus, an dem sich andere Völker ein Beispiel nehmen können."

Er fährt dann fort:

...„Als Deutschland nach Lösung seiner kontinentalpolitischen Aufgaben, nach Sicherung seiner europäischen Machtstellung, sich weder willens zeigte, noch überhaupt in der Lage war, auf das Beschreiten weltpolitischer Wege zu verzichten, mußte es für England unbequem werden. Die Konsequenzen dieser Wendung konnten in ihren Wirkungen durch die Diplomatie gemildert werden; zu verhindern waren sie nicht. Wenn wir aber auch die Traditionen der englischen Politik verstehen können, so liegt in einem solchen Verständnis doch keineswegs das Zugeständnis, daß England Grund hat, der Ausweitung deutscher Volkswirtschaft zur Weltwirtschaft, der deutschen Kontinentalpolitik zur Weltpolitik und insbesondere dem Bau einer deutschen Kriegsflotte mit dem gleichen Mißtrauen zu begegnen, das in früheren Jahrhunderten anderen Mächten gegenüber vielleicht am Platze war."

Über die Möglichkeit, den englischen Widerstand zu beseitigen, sagt der Fürst unter Hinweis auf die Unvermeidlichkeit gewisser Gefahrmomente:

„Die vorbehaltlose und sichere Freundschaft Englands wäre schließlich nur zu erkaufen gewesen durch Aufopferung eben der weltpolitischen Pläne, um derentwillen wir die englische Freundschaft gesucht hätten ... Während der ersten zehn Jahre nach Einbringung der Marinevorlage von 1897 und dem Beginn unserer Schiffsbauten wäre eine zum äußersten entschlossene englische Politik wohl in der Lage gewesen, die Entwicklung Deutschlands zur Seemacht kurzerhand gewaltsam zu unterbinden und unschädlich zu machen, bevor uns die Krallen zur See gewachsen waren."

Gelegentlich der Besprechung der bosnischen Krise spricht Fürst v. Bülow die Ansicht aus, daß die englischen Einkreisungsversuche an der kontinentalen Stellung

Deutschlands, deren wichtigstes Moment der Dreibund sei, zerschellt seien und daß allen ähnlichen Versuchen für die Zukunft ein gleiches Schicksal beschieden sein werde, solange der Dreibund seine friedenerhaltende Wirkung bewahren werde.

Er spricht sodann über die Möglichkeit eines englisch-deutschen Bündnisses und zitiert etwas resigniert das Bismarcksche Wort: „Wir wären ja gern bereit, die Engländer zu lieben, aber sie wollen sich nicht von uns lieben lassen."

Was Fürst v. Bülow dann weiter über die Möglichkeit, besser Wahrscheinlichkeit des englisch-deutschen Ausgleiches sagt, wird sicher den Beifall aller derjenigen finden, die in der erst kürzlich diesseits und jenseits des Kanals erneut festgestellten Besserung der englisch-deutschen Beziehungen nicht nur eine vorübergehende, sondern eine dauernde Erscheinung zu sehen hoffen:

„Erfreulicherweise gewinnt auch in England die Einsicht an Boden, daß sich England im dauernden Gegensatz zu uns, bei einer forciert antideutschen Politik nur selbst schadet . . . Daß die Gefahr eines kriegerischen Zusammenstoßes zwischen Deutschland und England im Sommer 1911 nahe gerückt schien, will keineswegs besagen, daß der bewaffnete Konflikt nur aufgeschoben, nicht aufgehoben sei . . . Kriegswolken gehören zum Bilde des politischen Himmels. Aber die Zahl derer, die sich entladen, ist ungleich geringer als die Zahl der Wolken, die sich verziehen . . . Wir wünschen freundliche, ja freundschaftliche Beziehungen zu England, aber wir fürchten die unfreundlichen nicht. Dementsprechend muß sich Deutschland zu England stellen, das amtliche Deutschland sowohl wie die Nation selbst. Eine Politik des Nachlaufens ist so verfehlt wie die des Brüskierens. . . . Die Freundschaft wie die Feindschaft des auf eine starke Flotte gestützten Deutschen Reiches hat heute für England naturgemäß einen anderen Wert als die Freundschaft und Feindschaft des zur See ungerüsteten Deutschlands zu Ende der 90er Jahre. Die Verschiebung des britisch-deutschen Kräfteverhältnisses zugunsten Deutschlands bedeutet für unsere auswärtige Politik England gegenüber eine große Entlastung." —

Es hat immer in Deutschland eine, wenn auch kleine Zahl von Politikern gegeben, die in dem Ausbau und in der Erstarkung der deutschen Flotte nur ein Moment sahen, das geeignet war, den bis dahin so harmonischen und bequemen diplomatischen Verkehr mit England zu erschweren. Der zuletzt zitierte Satz des erprobten, derzeit verantwortlichen Staatsmannes beweist das Irrige solcher Ansichten. Die hier wiedergegebenen Anschauungen des Fürsten v. Bülow enthalten auch zwischen den Zeilen die an anderer Stelle noch klarer ausgesprochene Mahnung für Deutschland, das mühsam erreichte Kräfteverhältnis zu England zu wahren, mit anderen Worten, an der Durchführung des Flottengesetzes festzuhalten. Ganz durchgeführt wird das Flottengesetz aber erst sein, wenn das durch die Zahl der gesetzlich festgelegten Großkampfschiffe bedingte jährliche Bautempo von drei großen Schiffen (60 Großkampfschiffe mit 20jähriger Lebensdauer) dauernd aufgenommen und somit das dem Gesetze zugrunde liegende Äternat wirklich zur Durchführung gelangt ist. Aus den diesjährigen Beratungen des Reichstages gelegentlich der zweiten Lesung des Marineetats gewinnt der Beobachtende den Eindruck, daß diese Ansicht des Fürsten v. Bülow von der Mehrheit der Volksvertretung auch heute geteilt wird. Mit Recht ist dabei auch gesagt worden, daß die Entspannung zwischen Deutschland und England nur dadurch möglich wurde, daß sich Deutschland eine starke Flotte erbaut hat.

* * *

Am 5. Dezember 1904*) sagte Fürst v. Bülow im Reichstage in Erwiderung eines Angriffes, der ihm vorwarf, er habe einem englischen Journalisten in einem Interview Auskünfte erteilt, die er dem Reichstage vorenthalten habe:

„Ich glaube, daß es wenige Minister gibt, die sich so oft und so eingehend über auswärtige Fragen ausgesprochen haben wie ich. Ich bin aber nicht ein Feuerwerker, der jährlich zweimal aufzutreten hat, um zu bestimmten Terminen ein Feuerwerk abzubrennen."

Sicher hat sich Fürst v. Bülow oft und ausführlich im Reichstage über Fragen der auswärtigen Politik geäußert, und er hat es sehr oft verstanden, bei dieser Gelegenheit deutsche Ansichten zu verbreiten, die nicht nur für die augenblicklichen Zuhörer im Reichstage bestimmt waren. Ich will hier nur zwei Stellen anführen, die, als sie ausgesprochen wurden, die Herzen seiner patriotisch denkenden Zuhörer höher schlagen ließen und die in ihrer Tonart anklingen an manches gute Wort, das aus den Reden des Fürsten Bismarck unserem deutschen Zitatenschatz als eiserner Bestand einverleibt ist. Am 6. Dezember 1897 sagte Graf v. Bülow in Erläuterung der geplanten Unternehmung gegen Kiautschou:

„Wir sind allerdings der Ansicht, daß es sich nicht empfiehlt, Deutschland in zukunftsreichen Ländern von vornherein auszuschließen vom Mitbewerb anderer Völker. Die Zeiten, wo der Deutsche dem einen seiner Nachbarn die Erde überließ, dem andern das Meer und sich selbst den Himmel reservierte, wo die reine Doktrin thront — diese Zeiten sind vorüber."

Und am 11. Dezember 1899, gelegentlich Einbringung der Flottenvorlage von 1900, prägte er unter lebhaftem Beifall das Wort:

„Es gibt Individuen und es gibt Interessentengruppen, und es gibt Strömungen und es gibt vielleicht auch Völker, die finden, daß der Deutsche bequemer war und für seine Nachbarn angenehmer war in jenen früheren Tagen, wo trotz unserer Bildung und trotz unserer Kultur die Fremden in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht auf uns herabsahen wie hochmütige Kavaliere auf den bescheidenen Hauslehrer. Diese Zeiten politischer Ohnmacht und wirtschaftlicher und politischer Demut sollen nicht wiederkehren! Wir wollen nicht wieder, um mit Friedrich List zu sprechen, die Knechte der Menschheit werden. Wir werden uns aber nur dann auf der Höhe erhalten, wenn wir einsehen, daß es für uns ohne Macht, ohne ein starkes Heer und eine starke Flotte keine Wohlfahrt gibt. . . . . Im kommenden Jahrhundert wird das deutsche Volk Hammer oder Amboß sein."

Staatsmänner anderer großer Völker haben oft in älterer und neuerer Zeit — und nicht nur durch Äußerungen innerhalb der Parlamente — dafür Sorge getragen, daß ihre Ansichten oder die Anschauungen der von ihnen vertretenen Nationen aller Welt kund wurden. Auch für uns Deutsche ist es nicht ohne Bedeutung, daß unsere Willensmeinung gelegentlich durch ein schlagwortartiges Kraftwort, das von autoritativer Seite ausgesprochen wird, der übrigen Welt bekannt wird.

Was der einzelne Deutsche in Artikeln schreibt oder im Parlament ausspricht, verhallt in der Regel wirkungslos. Eine uns wenig wohlgesinnte fremde Presse und eine den Erdball umspannende, nichtdeutsche Telegraphenagentur wissen es meistens einzurichten, daß nur das uns Ungünstige in alle die fernen Winkel der Erde gelangt, wo Zeitungen gelesen werden.

Wenn aber der Kanzler des Deutschen Reiches gelegentlich vor dem Forum des Reichstages in Tönen spricht, wie die oben zitierten, wenn dann in Gestalt der Flottengesetzgebung dem Worte die Tat folgt, dann lauscht nicht nur der patriotische

*) Stenographische Reichstagsberichte.



Inlandsdeutsche den markigen Worten, dann fängt man an, auch draußen aufzuhorchen, dann trägt auch das Kabel den Wortlaut seiner Rede unverkürzt in wenigen Stunden um die Welt.

Es ist ohne Zweifel von großer Bedeutung für uns alle, für das Deutsche Reich, für die Flottengesetzgebung gewesen, daß gerade in dieser Zeit die Führung der auswärtigen Politik und ihrer Vertretung vor dem Lande und vor der Welt in den Händen eines Mannes lag, der es, wie der vierte Kanzler, verstand, seine Gedanken und Gefühle, die zugleich die der Mehrheit des deutschen Volkes waren, in Worten von sich zu geben, die bei jedem Deutschen ein Echo fanden und die der Außenwelt die unbeugsame Festigkeit unseres Wollens, die Ernsthaftigkeit unseres Vorwärtsstrebens deutlich erkennbar machten.

* * *

Auch Vizeadmiral a. D. Frhr. v. Maltzahn beschäftigte sich in dem von ihm geschriebenen Teil „Seemacht und Kriegsflotte“ naturgemäß vielfach mit den politischen Ereignissen, die unvermeidliche Begleiterscheinungen der Flottengesetzgebung waren. Seine Ausführungen spiegeln dabei begreiflicherweise mehr die Auffassungen des Offiziers als des Politikers wider. Auf Einzelheiten kann auch hier nicht weiter eingegangen werden. Ich will aus den politischen Betrachtungen nur einen Punkt herausgreifen, wo der Verfasser über den Zusammenhang zwischen Politik und Krieg spricht. Ich nehme an, daß ihm bei der Niederschrift das vorbildliche Zusammenarbeiten der diplomatischen und militärischen Behörden Japans vor Ausbruch des russisch-japanischen Krieges als Musterbeispiel vorgeschwebt hat.

Vizeadmiral Frhr. v. Maltzahn spricht von der drohenden Haltung Englands (Überfallsabsichten) im Anschluß an die Marokkokrise im Sommer 1911 und sagt dann in bezug hierauf und auf die Flottennovelle 1912:

„Wir haben mit dieser Vervollständigung unserer Rüstung den beiden Westmächten gezeigt, daß wir militärisch auf unserer Hut sind. Aber noch ein anderes ist erforderlich, wo die Möglichkeit kriegerischer Konflikte näher rückt: Ein richtiges Zusammenwirken der diplomatischen und militärischen Maßnahmen in der Vorperiode solcher Konflikte . . . Unsere Flotte ist England gegenüber keine absolute, sondern nur eine bedingte Waffe . . . Die politische Fürsorge, die dem Gegner Bundesgenossen fernhält, genügt also nicht, sondern, wenn der Krieg Erfolg versprechen soll, muß Aussicht dazu vorhanden sein, daß England durch den Kraftverlust, den das Niederringen der deutschen Flotte zur Folge hat, anderswo in der Welt ein schwerer Nachteil versetzt wird. Ob dies zutrifft, kann aber die Flottenleitung allein nicht übersehen. Ein Zusammengehen mit einer die Verhältnisse des Seekrieges richtig einschätzenden Politik ist notwendig, ehe eine politische Aktion begonnen wird . . . Nur so kann man einem Rückzuge und vielleicht einer Einbuße an Ansehen vorbeugen . . . So ergeben sich für einen kriegerischen Zusammenstoß mit England, wie er uns 1911 naherückte, militärisch-politische Grenzwerte, in die jeder Fall je nach den Umständen einzufügen sein wird, wenn man erkennen will, wie weit der Politiker unter vollem Einsatz des Druckmittels, das unsere Flotte bietet, gehen darf, ohne den Krieg herbeizuführen, oder welchen Erfolg ein Krieg verspricht. Dies für die Ereignisse von 1911 nachträglich zu prüfen, wäre zwecklos. Hier kommt es nur darauf an, die Beziehungen festzulegen zwischen der Politik und dem Kriegswert der Flotte.“

Freiherr v. Maltzahn spricht dann auch — gewissermaßen in Ergänzung zu den Fürst v. Bülowschen Ansichten — über das deutsch-englische Verhältnis im Jahre 1913. Er sagt, das Stärkeverhältnis 16 : 10, dessen Annahme eine Art Auf-

atmen in England hervorrief, konnte Großadmiral v. Tirpitz ruhig akzeptieren. Das in diesem Verhältnis zahlenmäßig ausgedrückte Risikoverhältnis ist ja gerade der Sinn des Flottengesetzes. „Aber wer will solche Rechnungen prüfen in einer Zeit, da auch die englischen Kolonien für das Mutterland Schlachtschiffe bauen."

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts hat bekanntlich auch in diesem Jahre auf eine an ihn gerichtete Frage hin geantwortet, daß der Maßstab 16:10 für uns annehmbar sei. Der Verfasser erwähnt schließlich die bekannten Reden Churchills zum Etat 1913, die so vieles historisch und militärisch Anfechtbare enthielten — es soll hier nicht näher auf den Inhalt zurückgekommen werden — und schließt mit der bedeutungsvollen Frage, die sich ebensosehr an den Politiker wie an den Marinefachmann wendet:

„War es für England förderlich, die Stärke der deutschen Flotten 1911 dadurch in die Höhe zu treiben, daß man Frankreich den Rücken stärkte und dann wie ein Schiedsrichter uns gegenübertrat? England hat uns dadurch vor Augen geführt, daß die Rüstung, die wir planten, nicht in allen Fällen imstande sein werde, uns den Frieden in Ehren zu sichern. Und nun wir beschlossen haben, sie zu verbessern und — um 3 Linienschiffe! — zu erhöhen, spricht man drüben hierüber als von einer »verschwenderischen, zwecklosen, nichtigen Torheit«. Die deutsche Regierung tut gut, wenn sie dazu schweigt und ihren Weg weitergeht."

* * *

Als der Staatssekretär v. Tirpitz im Jahre 1897 mit der ersten Flottenvorlage vor den Reichstag trat, da führte er die Zukunftsflotte, die er für Deutschland als unumgänglich notwendig forderte, in der Budgetkommission nicht als einzelne Schiffe, sondern als geschlossene Formationen, als Geschwader und Verbände vor.

Er konnte in Anspruch nehmen, daß bei der neu zu schaffenden Flotte Aufbau und Organisation, Technik und Taktik schon damals, ehe sie da war, im harmonischen Einklange standen. Er durfte behaupten und konnte beweisen, daß die der Initiative S. M. des Kaisers entsprungenen taktischen Vorarbeiten jahrelang zurückreichten, daß der taktische Rahmen für die Verwendung der neuangeforderten Schiffe bereits fertig war und nur der Ausfüllung harrte, daß wir im Besitz einer modernen Linientaktik waren, deren Fehlen in England der englische Admiral Colomb noch im Jahre 1889 bitter beklagt hatte. Es ist geschichtskundig, daß gerade diese in überzeugender Form vorgetragenen taktischen und organisatorischen Ausführungen des Staatssekretärs v. Tirpitz in der Budgetkommission die Annahme der zunächst viel beanstandeten, nur von wenigen mit Vertrauen begrüßten Vorlage ermöglicht haben.

Es ist ein Verdienst des Vizeadmirals Frhr. v. Maltzahn, hierauf und somit auch auf die Mitarbeit der Front an der Flottengesetzgebung in diesem Werke hingewiesen zu haben. Er sagt mit Recht:

„Mit ungeeigneten Schiffen, die eigentlich nur Substitute waren für das Schiff, mit dem gefochten werden sollte, haben wir die artilleristische Linientaktik geschaffen, die bald darauf in allen großen Flotten sich durchzusetzen begann. So haben wir in der Reihe der Jahre (die der Flottengesetzgebung vorausging) — man kann es ohne Überhebung sagen — eine Zeit durchgemacht, die einzig dasteht in der Geschichte der Flotten."

Und, bezeichnend für den Geist aller an diesen und den späteren Übungen Beteiligten, fährt er fort:

„Je mehr die Ansichten sich klärten, je mehr das gegenseitige Sichverstehen Hindernisse beseitigte und Schwierigkeiten überwinden ließ, desto näher konnten die Übungen sich heranschieben an die Wirklichkeit des Krieges und an die Gefahrgrenze ... Von leichteren zu schweren Übungen fortschreitend, wuchs das Gefühl der Sicherheit in Führern wie Geführten, das nicht auf laienhafter Verachtung der Gefahr sich aufbaut, sondern auf dem freudigen Gefühl, mit ihr gewachsen zu sein. Wo aber die harte Notwendigkeit des navigare necesse est Menschenleben schon im Frieden fordert, da sind es die Sieger, die für die Zukunft in den Tod gehen. Denn eine Flotte, die im Frieden den Einsatz scheut, der notwendig ist, um den Krieg vorzubereiten, kann nicht Menschen erziehen, die dereinst den Sieg an ihre Flagge fesseln sollen."

Wenn sich in der Zukunft der schon oben zitierte Satz als wahr erweist, daß „der vollendete Aufbau unserer Flotte, der nahe bevorsteht, der Siegespreis der politischen Tätigkeit der ersten 25 Regierungsjahre S. M. des Kaisers, des eigentlichen Flottengründers, ist" — der Dank des deutschen Volkes gebührt dann allen denen, die in rastloser verantwortungsreicher Arbeit durch Jahrzehnte hindurch Baumeister und Gesellen, werktätige Förderer und freudige Bewilliger an diesem nationalen Bauwerk gewesen sind. Wohltuend berührt es aber, daß in diesem Buche, das die Geschichte dieser ereignisreichen Zeit widerspiegeln soll, nicht nur der intellektuellen Urheber und derjenigen gedacht wird, die, ihrer Zeit vorauseilend, die bittere Notwendigkeit der Schaffung einer starken deutschen Seerüstung erkannten und diese auch folgerichtig durchführten, sondern auch der stillen, aber bedeutungsvollen Mitarbeit der Front.

Diese Mitarbeit schuf erst die Möglichkeit, die reichen Geldbewilligungen baldigst in kriegsbrauchbare Werte umzusetzen. Der rasche jährliche Zuwachs an technisch immer schwierigeren Kriegsinstrumenten, der immer größer werdende Rahmen, den die personellen Verhältnisse nicht immer sofort ganz ausfüllen konnten, ließen gelegentlich Schwierigkeiten entstehen, die nur mit einer über das Normalmaß hinausgehenden Anspannung der Kräfte der Front überwunden werden konnten. Diese intensive Friedensarbeit der Front und die durch sie bei anderen Nationen geschaffene Achtung vor dem Willen zur Tat ist aber sicher auch ein gewichtiger friedenerhaltender Faktor gewesen. Denn die Zahl unserer Schiffe ist immer beängstigend klein im Vergleich zu der des möglichen Gegners gewesen. Darum scheint es nur billig und wird es freudigen Widerhall in der Front der Marine finden, wenn der Vizeadmiral Frhr. v. Maltzahn auch die Beteiligung derjenigen an der Flottengesetzgebung wenigstens streift, die in dieser ernsten Zeit, die gelegentlich voller Spannung und verantwortungsvoller Erwartung war, in stummer, ausdauernder Friedensarbeit auf den Brücken der neuen Schiffe, hinter den Kanonen und vor den Feuern standen. Die sich in klarer Erkenntnis der ihnen in dieser Übergangszeit zugefallenen Rolle bemühten, sich schlachtbereit zu machen und allzeit fertig zur Verteidigung des Vaterlandes dazustehen im Sinne und in voller Anerkennung der Richtigkeit des Satzes, mit dem Admiral Freiherr v. Maltzahn seine Ausführungen schließt:

„Über das Schicksal großer Reiche entscheidet die kurze Spanne Zeit der Schlacht, in der wie in einem Brennpunkt alles sich zusammenschließt, was jahrelange Friedensarbeit uns geben soll. Sie liegt unter der Oberleitung des Kaisers, dessen Initiative und dessen stetem Ansporn Deutschland seine Flotte verdankt, in guten Händen."

Hollweg.

Der Torpedoweitschuß.

Eine mathematische Studie.

Von Oberleutnant z. S. Andler.

(Mit 16 Abbildungen.)

Von alters her besteht eine tiefe Kluft zwischen Theorie und Praxis und ein krasser Gegensatz zwischen ihren Anhängern. Während die einen eine überlegene Geringschätzung der grauen Theorie an den Tag legen und über des Gedankens Blässe lächeln, vernachlässigen oft die andern, daß in der rauhen Wirklichkeit dem menschlichen Können und der Ausführung von großzügigen Gedanken Grenzen gesetzt sind. Die Verfechter beider Richtungen verkennen, daß sie aufeinander angewiesen sind und am meisten erreichen, wenn sie sich gegenseitig unterstützen. Auf dem weiten, unbetretenen Gebiet des Unbekannten sollte die Theorie Bahn brechen, Ziele angeben und Wege zeigen; die Praxis sollte dann aus dem unerforschten Gebiet das reiche, fruchtbringende Land der Erfahrung machen. Ein fruchtbares Gebiet ist zur Zeit das des Torpedoschusses. Seine Grundelemente sind: Schußweite und Treffaussichten bei verschiedenen taktischen Stellungen.

Diese Grundlagen soll die vorliegende Arbeit rein mathematisch behandeln. Nach den Ausführungen, die zu Anfang über das Verhältnis zwischen Theorie und Praxis gemacht wurden, darf nicht erwartet werden, auf diesem Wege eine vollkommen richtige, der Wirklichkeit entsprechende Lösung zu finden. Die Grundlagen und Voraussetzungen, die für die mathematische Ableitung angenommen werden mußten, sind wohl in jeder Marine verschieden, so daß überall andere Schlußfolgerungen gezogen werden können. Es sei darauf hingewiesen, daß die in der Arbeit vorkommenden Größen von Schußweiten und Streuungsfehlern fremdländischen Fachzeitschriften entnommen sind und daher keinen sicheren Schluß auf die tatsächlichen Verhältnisse zulassen.

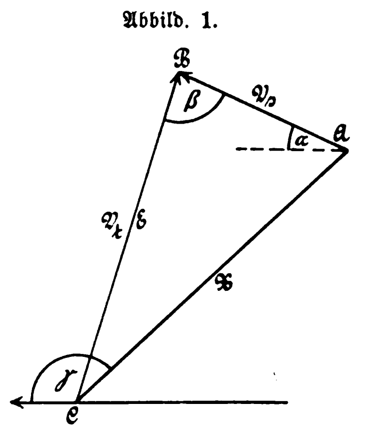
Wenn wir mit dem Verfasser des Artikels: „Firing at a fleet under way with long range torpedoes" im Juniheft der „U. S. Naval Institute Proceedings" eine in absehbarer Zeit zu erwartende Schußweite von 100 hm annehmen, so scheint die Zeit bereits gekommen zu sein, in der die Torpedowaffe das Kampffeld mitbeherrscht. Der Einfluß, den die Entwicklung der Waffen auf die Taktik selbst ausübt, zwingt uns dazu, den Aussichten der modernen Torpedowaffe sorgfältig nachzudenken.

Um sich vor der vernichtenden Wirkung des modernen Torpedos zu schützen, wird man in erster Linie bestrebt sein, sich außerhalb der Torpedoschußweite zu halten. Dies kann derjenige, der in vorlicher Stellung steht oder mehr Fahrt laufen kann als der Gegner, leicht bewerkstelligen; der in achterlicher Stellung Stehende ist aber oft gezwungen, dem gefährlichen Torpedoschuß entgegenzulaufen. Für diese Stellung und für den, der zum Entscheidungskampf heranstrebt, kommt es darauf an, denjenigen Kurs und die Formation zu finden, in der man im Bereich der feindlichen Torpedos am wenigsten Aussicht hat getroffen zu werden. Es ergeben sich so drei Aufgaben, die hier mathematisch gelöst werden sollen:

1. Welches ist die kritische Entfernung für verschiedene Peilungen?
2. Welcher Kurs ist zu steuern?
3. Welche Formation ist die günstigste?

Zu 1. Die Gefahrzone ist abhängig von der Laufstrecke des Torpedos (E = 100 hm) und der Peilung, in der man sich befindet. In Abbild. 1 stellt A B den Weg des Schiffes, C B den des Torpedos, A C die kritische Entfernung dar. Kritische Entfernung ist diejenige, bei der man einen anderen Kurs als den eingezeichneten einschlagen muß, um nicht getroffen zu werden. Bezeichnet man die Peilung (vom Gegner aus gerechnet) mit γ, die Schiffsgeschwindigkeit mit v_s, die Torpedogeschwindigkeit mit v_t, so können folgende Gleichungen für die kritische Entfernung abgeleitet werden:

Abbild. 1.



$$x = E \cdot \sin \beta \cdot \csc (\gamma - \alpha) \quad [\text{Gl. } 1].$$

$$\csc (\gamma - \alpha) = \frac{v_s}{v_t} \cdot \csc (\gamma - \alpha - \beta) \quad [\text{Gl. } 2].$$

Aus diesen Gleichungen erhält man für eine Torpedogeschwindigkeit von 30 kn und eine Schiffsgeschwindigkeit von 10 und 20 kn Werte, die in Abbild. 2 und 3 veranschaulicht sind.

Auf der Abszissenachse sind die Peilungen, auf der Ordinatenachse die kritischen Entfernungen aufgetragen.

Die kritische E beträgt z. B. auf Parallelkurs bei 10 kn in 45° vorlicher Stellung 73 hm, in 45° achterlicher Stellung 123 hm.

Beispiel 1: Schiff läuft 10 kn, steuert Parallelkurs und steht 20° vorlich vom Gegner. Man kann 2 Strich heranliegen, bis die Entfernung in dieser Peilung 95 hm beträgt. Läuft man schneller als der Gegner, und gewinnt man dadurch an vorlicher Stellung, so kann man sich dem Gegner um so mehr nähern, als man an vorlicher Stellung gewinnt. Der Gegner, der 20° achterlich steht, muß auf 95 hm etwa 2 Strich abhalten, um nicht getroffen zu werden. Beide Gegner laufen also jetzt parallel zueinander.

Beispiel 2: Beide Gegner laufen 20 kn, A steht 20° vorlich, Anfangsentfernung 105 hm. Mit 4 Strich Annäherung würde A in den Torpedoschuß hineinlaufen. Er beschränkt sich darauf, 3 Strich heranzudrehen; B steht jetzt also 1 Strich vorlich von A, liegt 3 Strich heran. Er befindet sich damit schon auf der kritischen E und muß also noch 1 Strich abdrehen, so daß jetzt beide Gegner sich 1 Strich vorlicher als dwars peilen und eine Annäherung von zusammen 2 Strich haben. Die Entfernung kann in dieser Peilung bis auf 78 hm sinken.

Man sieht daraus, daß man in vorlicher Stellung dem Gegner den Gefechtskurs vorschreiben kann. In der vorlichen Stellung hat man eine größere Freiheit in der Wahl des Gefechtskurses, da man vom Torpedo wegläuft, in der achterlichen Stellung ist die Bewegungsfreiheit sehr beschränkt, weil man dem Torpedoschuß entgegenläuft und die kritische Entfernung größer ist als in der vorlichen Stellung.

In vorlicher Stellung kann man also so weit heranliegen, daß der Gegner querab peilt, um auf geringere Torpedoschußweite an den Gegner heranzukommen, ohne selbst Gefahr zu laufen, von Torpedos getroffen zu werden.

In achterlicher Stellung muß man abdrehen, bis der Gegner querab peilt. Geringe Annäherung bis zur kritischen Entfernung in bestimmter Peilung kann man zulassen. Wenn der Gegner durch hohe Fahrt an vorlicher Stellung gewinnt, muß man von Zeit zu Zeit 1 Strich abdrehen, bis er wieder querab peilt.

Abbild. 2.

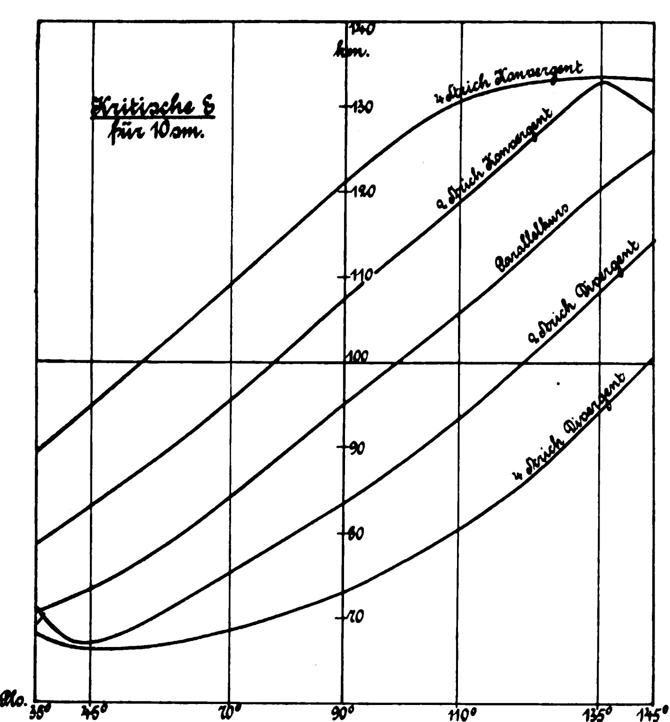
Die vorliche Stellung kann allerdings in der Freiwasserschlacht nicht ausgenutzt werden, solange der Gegner abdrehen kann.

Die bisher abgeleiteten Regeln gelten nur für einzelne Schiffe; im Verband muß der Führer auch auf die Stellung der hinteren Schiffe Rücksicht nehmen. Die Gefahrzone ist in diesem Fall ein Streifen, der längs der feindlichen Linie sich hinzieht und die Breitenausdehnung der Torpedoschußweite besitzt. Die vorliche Stellung hat auch hier einen Vorteil vor der achterlichen. Diejenigen Schiffe, die vorlicher als die feindliche Spitze stehen, können allmählich heranliegen nach den eben gegebenen Regeln und können so auf wirksame Torpedoschußweite herankommen.

Zu 2. Welcher Kurs ist am günstigsten?

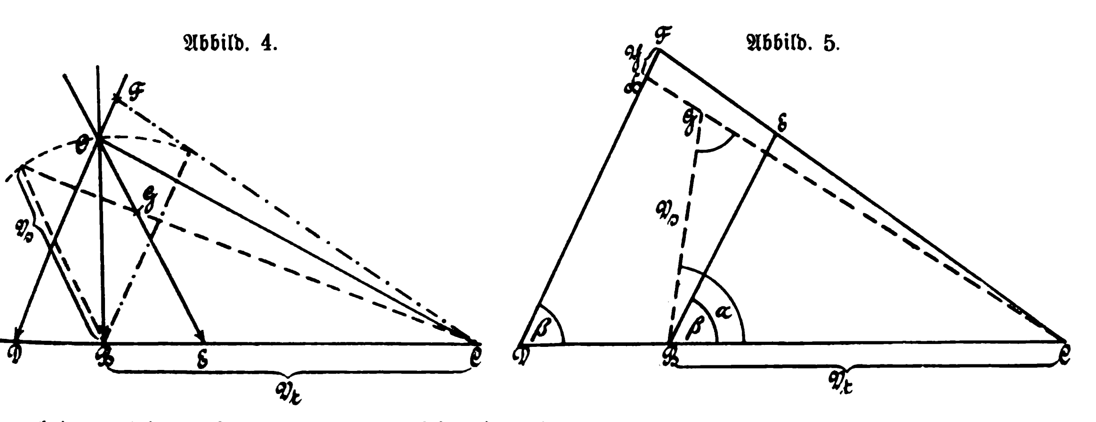
Aus den bisherigen Betrachtungen geht schon hervor, daß es nicht immer möglich sein wird, sich außerhalb der Torpedoschußweite zu halten. Auch kann man

Abbild. 3.



Abbild. 4.

Abbild. 5.

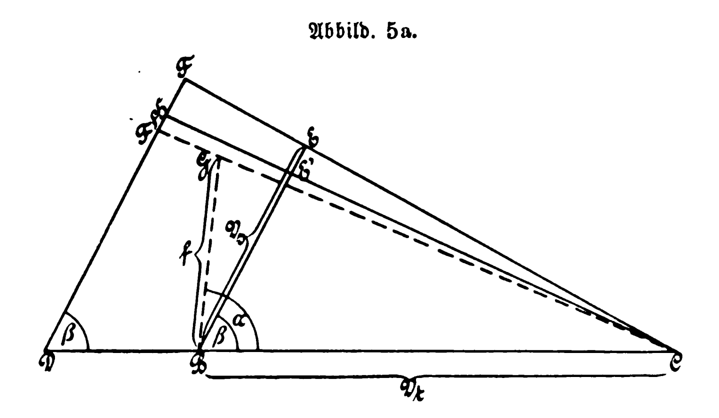


bei unsichtigem Wetter gezwungen sein, innerhalb der Gefahrzone den Artilleriekampf aufzunehmen. Für diese Fälle kommt es darauf an, den Kurs zu finden, auf dem man am wenigsten Aussicht hat, von Torpedos getroffen zu werden. Diese Aufgabe ist zu lösen für das einzelne Schiff und für den gesamten Verband.

Die bisher bekannten Lösungen dieser Aufgabe legen alle dieselbe Schußweite zugrunde und versetzen das Ziel in dem Augenblick, in dem losgemacht wird, in verschiedene Entfernungen. Für uns kommt es darauf an, die Aussichten eines Gegners in bestimmter Anfangsentfernung, der die Wahl des Kurses hat, zu bestimmen. In Abbild. 4 ist O der Punkt, den drei Schiffe auf den Kursen O D, O B, O E zu gleicher Zeit passieren. Die gestrichelten Linien zeigen die Stellung des Zielapparates an; man müßte auf das Schiff mit dem Kurs O D losmachen, wenn es in F steht; auf das mit dem Kurs O B, wenn es in O; auf das mit dem Kurs O E, wenn es in G steht. Die bezüglichen Schußweiten sind C D, C B, C E. Nehmen wir nun an, daß man bei der Einstellung des Zielapparates Fehler machen kann von $\pm$ 30° im Kurs und $\pm$ 3 kn in der Fahrt des Gegners, so schießt man um eine Strecke vorbei, deren Größe mathematisch bestimmt werden kann.

In der Abbild. 5 stellt B E C die richtige Stellung des Zielapparates dar, B G C die falsche; der Fehler, den man beim Einstellen des Kurses gemacht hat, ist

Abbild. 5a.



gleich ∢ G B E. Bezeichnet man den wahren Schneidungswinkel mit β, den falsch eingestellten Schneidungswinkel mit α, die Schiffsgeschwindigkeit mit v_s, die Torpedogeschwindigkeit mit v_t, so kann man aus Abbild. 5 folgende Formel für das Streckenmaß H F, um das man vorbeischießt, finden:

$$y = k \cdot v_s \cdot \frac{v_s \sin(\alpha - \beta) - v_t (\sin\alpha - \sin\beta)}{v_s \sin(\alpha - \beta) + v_t \cdot \sin\beta} \qquad \text{(Formel 1).}$$

In diesem Ausdruck bedeutet k eine Konstante von der Größe

$$k = \frac{E}{v_t} \cdot \frac{v_t \cdot \sin\beta + v_s \cdot \cos\beta}{v_t \cdot \sin\beta} \qquad \text{(Formel 2).}$$

Bezeichnet man die Schneidungswinkel und Einstellfehlerwinkel in dem in der Abbild. 5 angegebenen Sinn, so kann man beide wachsen oder abnehmen lassen und die Formel für alle Fälle anwenden.

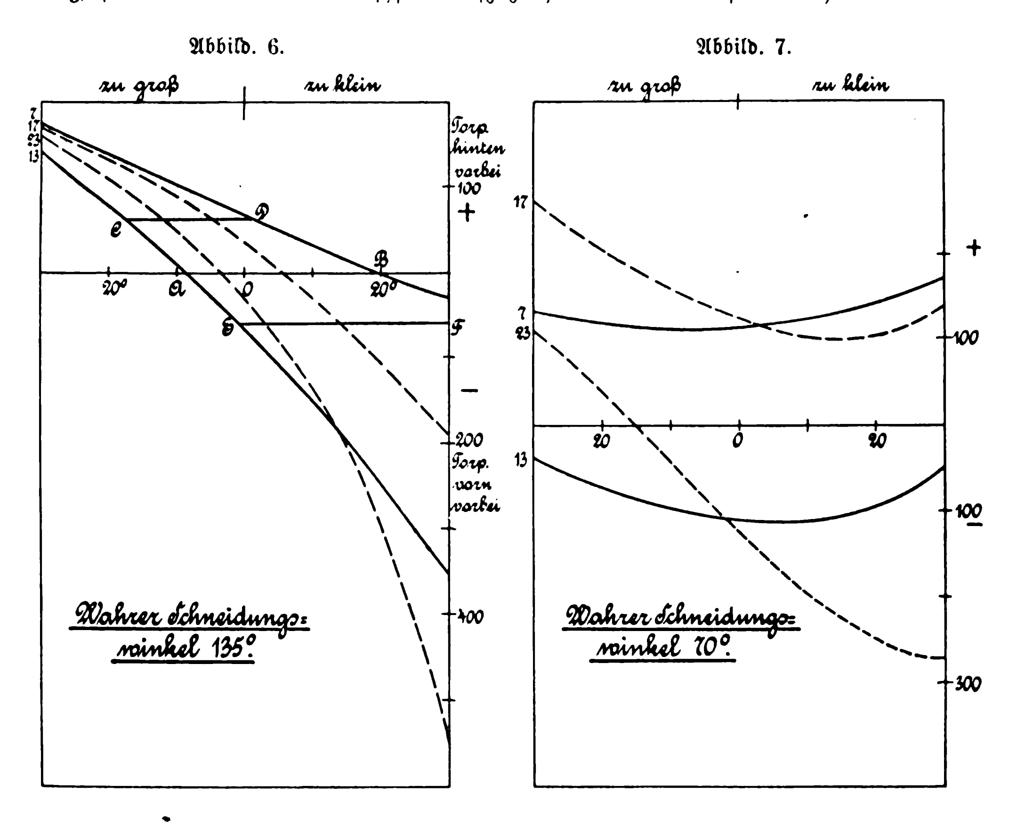
Es bleibt uns nun noch übrig, den Fehler festzustellen, der eintritt, wenn außer dem falschen Schneidungswinkel auch die Fahrt des Gegners falsch eingestellt wird. Begeht man keinen Winkelfehler, sondern schätzt man nur die Fahrt des Gegners falsch ein, so verfehlt man den Gegner um das Maß: $k \cdot (v_s - f) = HF$ (Abbild. 5a).

In diesem Ausdruck hat k den oben genannten Wert, während f die falsch eingestellte Fahrt bedeutet. Macht man nun bei einer falsch eingestellten Fahrt auch Fehler im Schneidungswinkel, so nehmen die Fehler die Größe an

$$y = k \cdot f \cdot \frac{f \cdot \sin(\alpha - \beta) - v_t \cdot (\sin\alpha - \sin\beta)}{f \cdot \sin(\alpha - \beta) + v_t \cdot \sin\beta} = HF^1 \quad \text{(Formel 3).}$$

Der Fehler rechnet dabei von dem Punkt als Nullpunkt, den man trifft, wenn kein Winkelfehler, sondern nur ein Fahrtfehler gemacht wird (siehe Abbild. 5a).

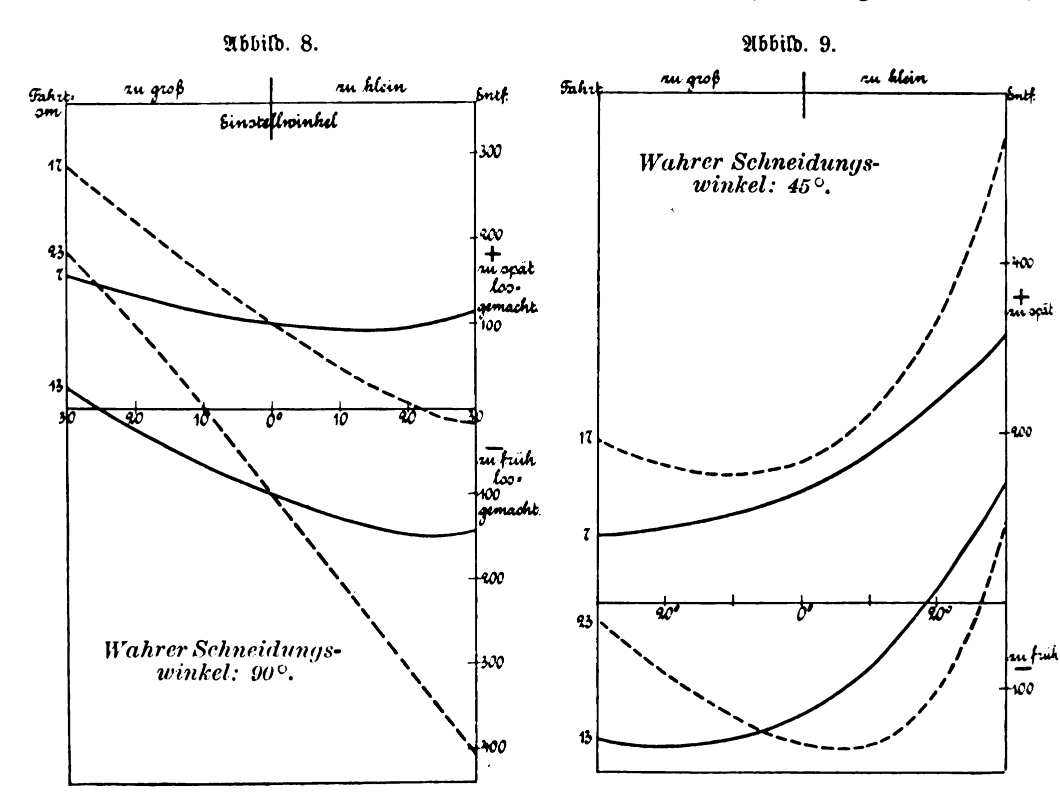
Um die mit der Formel gewonnenen Ergebnisse weiter zu verwerten, ist es nötig, sie in einem Koordinatensystem aufzuzeichnen. Als Nullpunkt nehmen wir den



Treffpunkt des Torpedos, wenn keine Fehler im Einstellen des Zielapparates gemacht werden. Auf der Abszissenachse trägt man die Schätzungsfehler des Schneidungswinkels, auf der Ordinatenachse die dazu gehörigen Fehler aus Formel 1 als Streckenmaß auf. Für falsche Einstellung der Fahrt verschiebt sich der Nullpunkt um das Maß $k \times (v_s - f)$; für die neue Abszissenachse gelten die Werte der Formel 3. Auf diese Art und Weise erhält man Kurven für verschiedene Fahrt des Gegners. Einige dieser Kurven sind in Abbild. 6 bis 9 wiedergegeben. Die obere und untere Kurve in jeder Abbildung begrenzen im Verein mit den Endordinaten eine Fläche, deren Inhalt einen Begriff von der Anzahl der überhaupt möglichen Fälle gibt, in denen bei einer bestimmten Fahrt und bestimmten Schneidungswinkel überhaupt Treffer

zu erwarten sind, wenn wir Schätzungsfehler in den angegebenen Grenzen zulassen und voraussetzen, daß alle Fehler mit gleich großer Wahrscheinlichkeit gemacht werden können. Legt man durch diese Fläche einen Zielstreifen, so schneiden die beiden Kurven aus ihm ein Stück heraus, dessen Inhalt ein Maß für die Zahl der günstigsten Fälle gibt, in denen man Treffer in diesem Zielstreifen erwarten darf. Dividiert man nun die Zahl der günstigen durch die Zahl der überhaupt möglichen Fälle, so gibt ihr Verhältnis die absolute Wahrscheinlichkeit an, mit der man Treffer in dem betreffenden Zielstreifen erwarten darf. Man sieht sich also jetzt vor die Aufgabe gestellt, mit einem Planimeter die Flächen aufzumessen, die aus verschiedenen Zielbreiten durch

Abbild. 8. Abbild. 9.

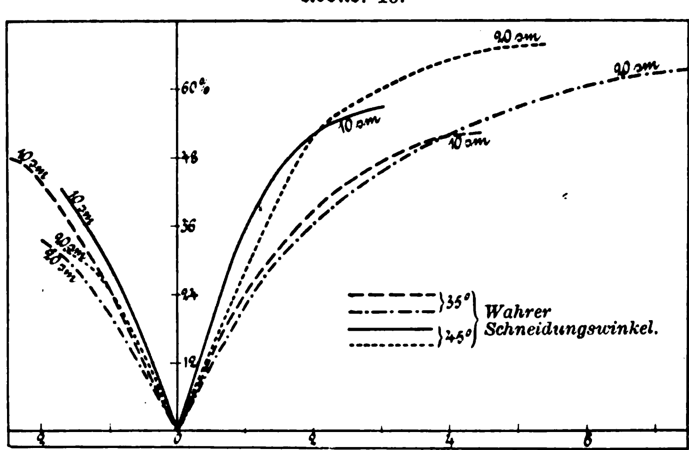


die beiden Grenzkurven ausgeschnitten werden. Da die Fehlerwerte zu beiden Seiten des Nullpunktes nicht gleich groß sind und man infolgedessen auch nicht erwarten kann, daß die Verteilung der Treffer gleichmäßig ist, so muß man die Zielstreifen vor und hinter dem Nullpunkt besonders berechnen. Man kann nun für verschiedene Zielbreiten die Treffwahrscheinlichkeit ausrechnen, indem man jedesmal die Zahl der günstigen durch die Zahl der überhaupt möglichen Fälle dividiert. Man erhält so eine große Reihe von Trefferprozentzahlen, die man nun wieder graphisch veranschaulichen kann. Auf einer Abszissenachse trägt man die Zielbreiten vom Nullpunkt ausgerechnet auf, auf der Ordinatenachse die dazu gehörigen Trefferprozente. Man erhält so die Abbild. 10 bis 13. Aus diesen Kurven kann man nun für ein beliebig großes

Ziel in beliebigem Abstand vom Lospunkt ohne weiteres ablesen, wieviel Treffer es aufnehmen wird.

In der Tafel A sind die Trefferprozente zusammengestellt, die man gegen ein Ziel von 100 m auf 1000 m Schußweite erwarten darf, wenn man Mitte Ziel losmacht. (Die Schußweite beträgt nur beim Auftreffwinkel 90° 1000 m, wird bei kleineren Schneidungswinkeln größer, bei größeren kleiner.) Aus der Tabelle ersieht man, daß die Trefferprozente für 10 kn Fahrt etwa bei 70°, für 20 kn bei 50° ein Maximum haben.

Abbild. 10.



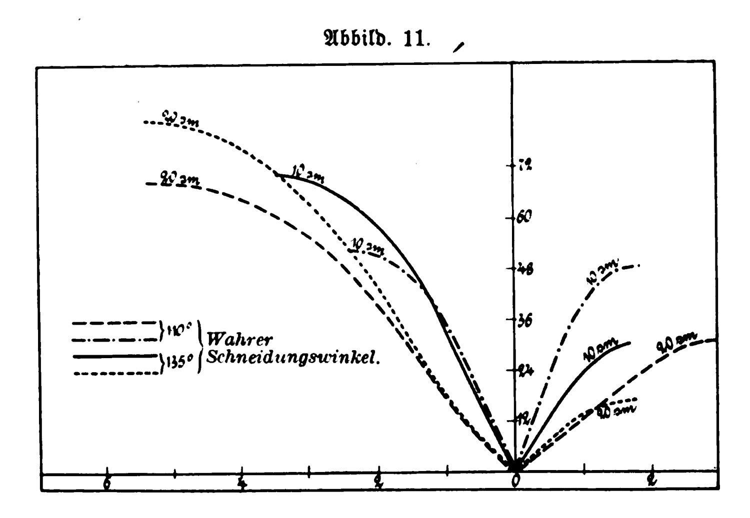
Tafel A.

Fahrt	Schneidungswinkel	Trefferprozente	Trefferprozente bei richtigem Abkommen	Lage des wahrscheinlichen Treffpunktes	50 v. H. Streuung
1.	2.	3.	4.	5.	6.
10 kn	35°	27,6	29,0	h. 8	200
	45	33,8	34,3	h. 21	147
	70	46,1	48,0	h. 17	111
	90	45,6	46,5	h. 9	106
	110	42,6	42,9	v. 5	112
	135	32,0	34,5	v. 55	154
	145	25,1	32,8	v. 87	164
20 kn	35°	21,1	22,2	h. 76	287
	45	27,8	29,2	h. 60	174
	70	29,4	29,9	h. 6	172
	90	24,1	25,8	v. 48	212
	110	16,3	22,0	v. 108	256
	135	15,6	25,0	v. 166	224
	145	51,0	82,6	v. 48	50

Werfen wir nochmal einen Blick auf die Abbild. 5, so sehen wir hier, daß in diesen Gefechtslagen die Visierlinien senkrecht auf den Kurslinien stehen und Winkelfehler den Treffpunkt am wenigsten beeinflussen können. Von dem Maximum aus nehmen die Treffer nach beiden Seiten ab, und zwar für Abdrehen sehr viel stärker

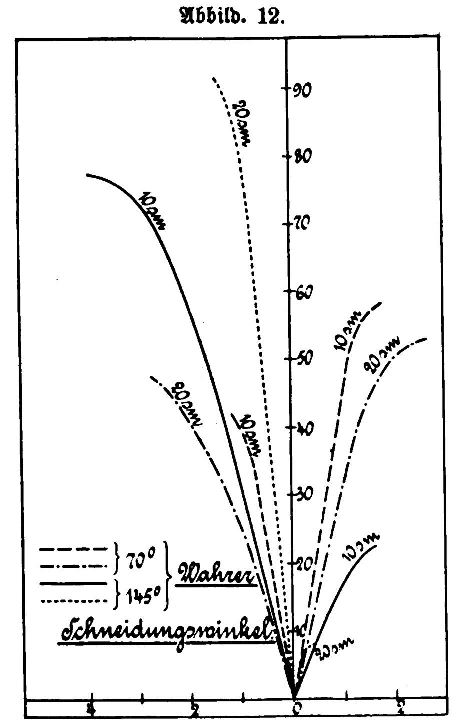
als für Herandrehen. Bemerkenswert ist die Erscheinung, daß bei Herandrehen über 4 Strich die Trefferprozente plötzlich in die Höhe schießen, weil die geringe Schußentfernung, auf die der Gegner herankommen muß, um getroffen werden zu können,

Abbild. 11.



eben die Verhältnisse ändert. In der Abbild. 14 sind die gewonnenen Trefferprozente für ein Ziel von 100 m Länge auf 1000 m Schußweite für alle Kurse graphisch wiedergegeben.

Abbild. 12.

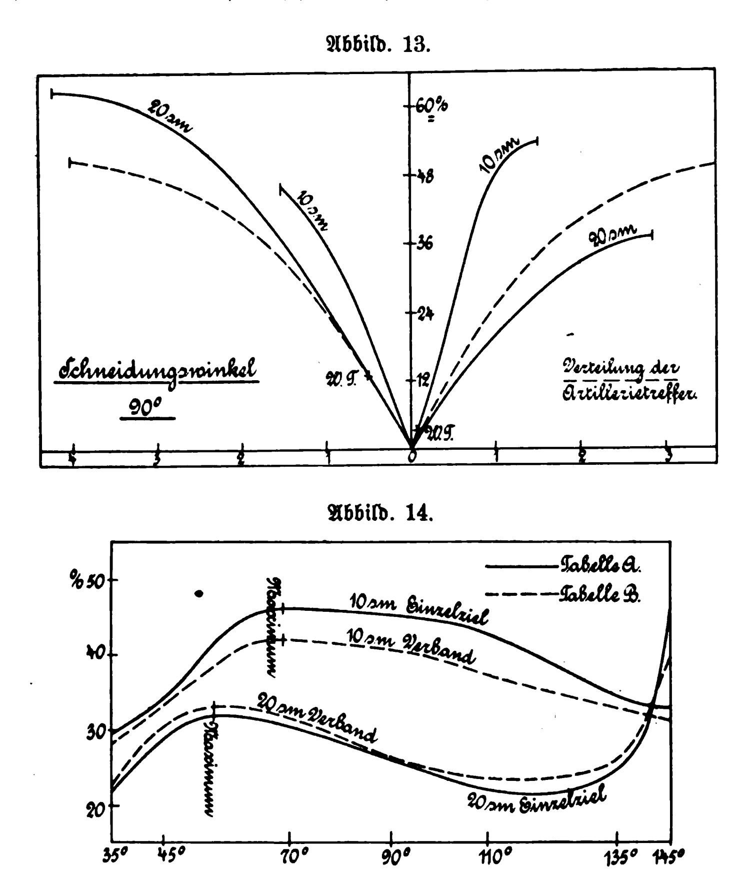


Der ungünstigste Kurs ist mithin derjenige, der senkrecht zur Peilung des Gegners führt. Man müßte also einen Kurs steuern, der von dem Ungünstigsten stark abweicht, und dabei lieber abliegen als heranliegen.

Die Kurven von Abbild. 10 bis 13 lassen nicht nur einen Schluß auf die Trefferprozente, sondern auch auf die Verteilung der Treffer zu beiden Seiten des Zielpunktes zu; man sieht, daß sie bei spitzen und stumpfen Schneidungswinkeln recht ungleichmäßig ist. Bestimmt man den Punkt, von dem aus gerechnet nach beiden Seiten 50 v. H. Treffer zu erwarten sind, so sieht man, daß er namentlich auf große Entfernung in recht erheblichem Abstand vom beabsichtigten Treffpunkt liegen kann. Spalte 5 der Tabelle A gibt diesen Abstand genau an. Den gefundenen Punkt bezeichnen wir als wahrscheinlichen Treffpunkt; um ihn herum fallen die Treffer am dichtesten. Diese Erscheinung kommt daher, daß die Summe aller

Kombinationen von falschen Einstellungen des Kurses und der Fahrt, in denen man vorn vorbeischießt, größer oder kleiner ist als die Summe derjenigen, in denen man hinten vorbeischießt. Es wäre demnach vorteilhaft, wenn Zielpunkt und beabsichtigter Treffpunkt um ein gewisses Maß verschieden wären. Das Maß, um das man bei verschiedenen Schneidungswinkeln unter den angenommenen Fehlern vorhalten oder später losmachen muß, ist aus der Tafel A ersichtlich.

Bei spitzem Schneidungswinkel und hoher Fahrt müßte man am Großmast abkommen, bei stumpfem Schneidungswinkel und geringer Fahrt



Abbild. 13.

Abbild. 14.

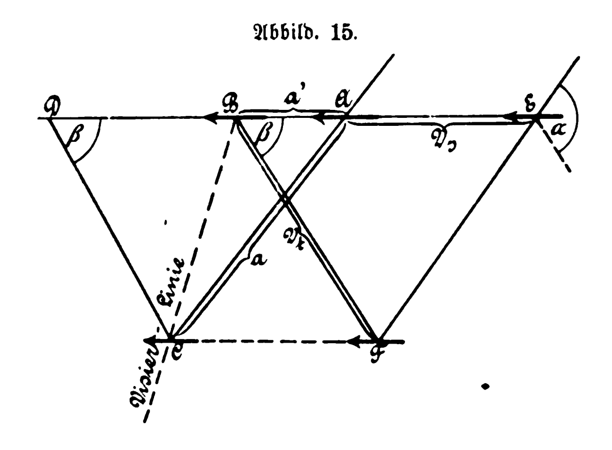
des Gegners am vorderen Turm; bei hoher Fahrt müßte man am Bug abkommen oder eine halbe Schiffslänge vorhalten.

Wir wollen von der Betrachtung der Kurven nicht weiter gehen, ohne auf die Ähnlichkeit mit den entsprechenden Kurven hinzuweisen, die die Verteilung der Treffer in einem Artillerieziel veranschaulichen. Es ist hinlänglich bekannt, daß der Trefferberg über einem Ziel, begrenzt durch die Gaußsche Fehlerkurve, auch dazu benutzt wird, das Verhältnis der günstigen Fälle, in denen man einen Zielstreifen treffen kann, zu den überhaupt möglichen auszurechnen, ebenso wie wir es vorhin mit unserer Trefferfläche gemacht haben.

Stellt man die Trefferprozente, die man im Artilleriеziel zu beiden Seiten des mittleren Treffpunktes erhält, zusammen und trägt sie in einem Koordinatensystem auf, so erhält man eine Kurve, die denen der Abbild. 10 bis 13 recht ähnlich ist; sie unterscheiden sich von ihnen dadurch, daß die Verteilung zu beiden Seiten des mittleren Treffpunktes gleich ist (siehe Abbild. 13).

Wir wenden uns nun der Aufgabe zu, die Trefferprozente beim Schießen auf ein Gesamtziel zu errechnen. Es ist falsch, die Gesamtstreuung einer Torpedosalve zu errechnen nach der im „Nauticus" für die Streuung gegebenen Formel: $(a + b) \times \sec \lambda$, worin a den Fehler, der durch falsch eingestellten Kurs, $b \times \sec \lambda$ den, der durch falsch eingestellte Fahrt hervorgerufen wird, bedeuten, und diesen Betrag nach beiden Seiten gleich zu setzen. Noch ungenauer wird das Ergebnis, wenn man die Verteilung der Treffer im Trefferbild gleichmäßig annimmt. Darüber belehren die Kurven der Abbild. 6 bis 9 uns eines besseren. Hat man diese Kurven einmal aufgestellt, so ist es gegeben, sie nun auch dazu zu benutzen, die Trefferprozente für

Abbild. 15.



mehrere Ziele auszurechnen. Die Trefferprozente, die man auf 100 hm gegen ein Geschwader von 6 Linienschiffen von je 200 m Länge in Kiellinie mit 500 m Schiffsabstand erwarten darf, sind in Tafel B zusammengestellt, die entsprechenden Kurven in Abbild. 14 eingetragen. Man sieht, daß auch gegen ein Gesamtziel dieselben Erscheinungen auftreten wie für ein Einzelziel.

Tafel B.

Trefferprozente für Kiellinien.

Schneidungswinkel β	35°	45°	70°	90°	110°	135°	145°
10 kn	28,0	33,6	42,4	40,8	37,3	32,9	31,2
20 kn	21,9	30,6	31,5	26,2	23,7	26,0	37,9

Die in Tafel B zusammengestellten Werte sind Maximalwerte, da der günstigste Fall angenommen ist. Dieser tritt ein, wenn Mitte Ziel im wahrschein-

lichen Treffpunkt liegt. Sie werden in der Praxis durch verschiedene Fehler etwas herabgesetzt: seitliche Verschiebung des Treffpunktes infolge scheinbarer Wanderung der Kreiselachse durch die Erdrotation, seitliche Streuung durch Schwankungen des Kreiselapparates, Parallax- und Abkommfehler werden die errechneten Trefferprozente noch weiter herabsetzen.

Zu 3. Welche Formation ist am günstigsten?

Die Einstellungen am Zielapparat sind dieselben für eine Kiellinie und diejenigen Staffelformationen, in denen der Gegner gleichen Kurs und dieselbe Fahrt hat. Wenn man weiß, wo eine Kiellinie von der Laufbahn eines bestimmten Torpedos geschnitten wird, so kann man leicht ausrechnen, wo eine beliebige Staffelformation, die denselben Kurs steuert und dieselbe Fahrt läuft, von derselben Torpedolaufbahn gekreuzt wird.

In Abbild. 15 hat der Torpedo, der die Kiellinie in B trifft, die Staffel in F getroffen, als die Mitte der Formation noch im Abstand A E vom beabsichtigten Treffpunkt stand. Während nun die Mitte des Gesamtzieles mit der Geschwindigkeit v_s von E nach A wandert, legt der Torpedo die Strecke F B zurück und trifft die Kiellinie in B. Ist A C der Schiffsabstand in der Staffelformation, so ist er, auf die Kiellinie reduziert, gleich A B. Zieht man in der Abbildung C D parallel zu B F, so wird B D gleich C F gleich A E gleich der Schiffsgeschwindigkeit v_s, C D gleich B F gleich der Torpedogeschwindigkeit v_t; B C stellt also die Visierlinie dar. Geht man von der Staffel in Richtung der Visierlinie C B auf die Kiellinie, so trifft man die beiden Punkte, für die dieselben fehlerhaften Einstellungen vorliegen. Die Staffel kann also auf die Kiellinie übertragen werden durch Parallelen zur Visierlinie. Dabei bleiben die Schiffslängen dieselben, während die Abstände sich verändern. Zur Berechnung der veränderten Schiffsabstände kann man eine Formel verwenden, die aus Abbild. 15 bewiesen werden kann.

$$A\,B = A\,C \cdot \frac{1}{v_t} \cdot \frac{v_t \cdot \sin\alpha - v_s \cdot \sin(\alpha - \beta)}{\sin\beta} \quad \text{(Formel 4).}$$

$$a' = \lambda \cdot a.$$

Jeder Schiffsabstand a muß also mit einem Faktor λ multipliziert werden, wenn man die veränderten Schiffsabstände der Staffelformationen feststellen will. Durch Auswertung der Formel erhält man die Koeffizienten der Tafel C.

Das Maximum der Trefferprozente tritt für die Staffel ein, wenn die Abstände zwischen Bug und Heck zweier Treffenschiffe gleich Null werden, also wenn

$$\frac{\text{Schiffslänge}}{\text{Abstand}} = \frac{200}{500} = 0{,}4 \text{ wird.}$$

Es ist nun ein leichtes, die Kurven der Abbild. 10 bis 13 dazu zu verwenden, die Trefferprozente auszurechnen für Staffelformationen, welche Kiellinien mit verändertem Schiffsabstand entsprechen. Wenn man sich dieser Arbeit unterzieht und die Ergebnisse zusammenstellt, so erhält man die Tafel D.

Um eine bessere Anschauung von dem Wert des Heranstaffelns oder Abstaffelns zu bekommen, stellen wir die gewonnenen Werte für 10 kn zeichnerisch in der Abbild. 16

bar. Aus ihr sieht man, daß diejenige Linienrichtung am günstigsten ist, welche senkrecht auf der Peilung des Gegners steht.

Diejenige Formation ist also am günstigsten, deren Linienrichtung senkrecht zur Peilung des Gegners steht.

Tafel C.

α °	Schneidungswinkel β, v_s = 10 und 20 kn 35°	45°	70°	90°	110°	135°	145°
20	0,75	0,68	0,64	0,66	0,72	0,91	1,07
35	1,0	—	—	—	—	—	1,54
45	1,13	1,0	0,9	0,94	1,07	1,47	1,80
70	1,35	1,13	1,0	1,05	1,23	1,76	2,20
90	1,27	1,08	0,94	1,0	1,19	1,75	2,22
110	1,08	0,9	0,77	0,83	1,0	1,53	1,97
135	0,66	0,53	0,43	0,47	0,60	1,0	1,33
145	0,45	0,35	0,27	0,3	0,4	0,7	1,0
160	0,12	0,06	0,01	0,03	0,09	0,29	0,44
20	0,9	—	0,91	0,97	1,14	1,34	1,55
35	1,0	—	—	—	—	—	2,09
45	1,03	1,0	1 05	0,85	1,39	1,94	2,38
70	0,97	0,93	1,0	1,17	1,46	2,18	2,76
90	0,79	0,75	0,82	1,0	1,31	2,08	2,69
110	0,52	0,47	0,54	0,71	1,0	1,73	2,30
135	0,09	0,06	0,11	0,24	0,45	1,0	1,43
145	0,09	—	—	—	—	—	1,0
160	0,4	0,37	0,34	0,28	0,18	0,09	0,9

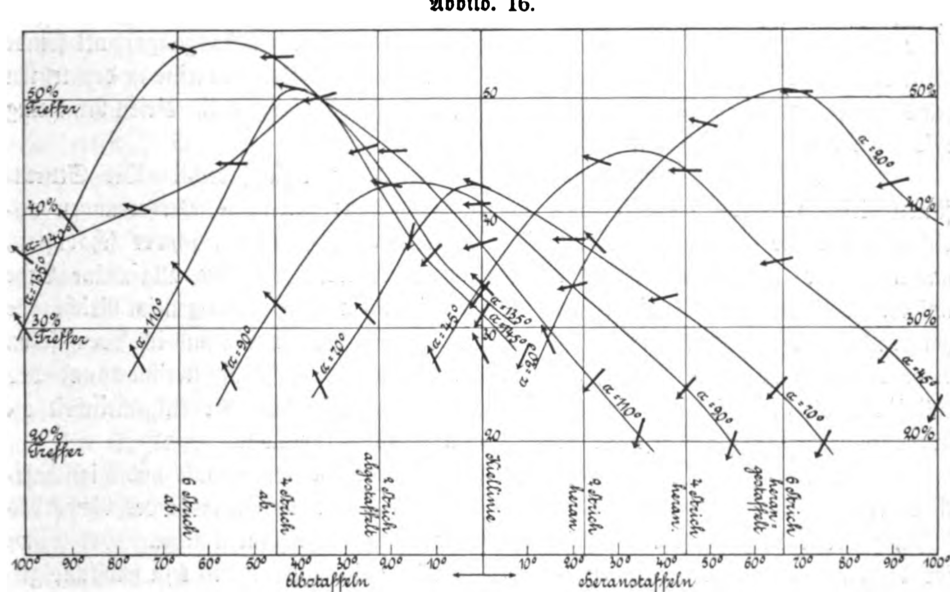
Tafel D.

α °	v_s = 10 kn. β. 35°	45°	70°	90°	110°	135°	145°
20	28,9	37,4	47,9	50,4	42,3	34,3	30,3
35	**28,0**	—	—	—	—	—	24,4
45	27,1	**33,6**	44,6	43,9	35,6	27,8	22,9
70	25,0	31,1	**42,4**	37,8	32,7	24,5	19,9
90	25,6	32,1	42,5	**40,8**	33,5	24,6	19,8
110	27,2	34,7	50,9	45,4	**37,3**	25,3	20,6
135	29,9	39,2	54,2	53,7	45,6	**32,9**	27,9
145	31,3	36,2	40,4	44,2	50,0	36 5	**31,2**
160	14,0	12,5	9,6	18,9	19,0	32,2	38,0
	β. v_s = 20 kn.						
20	22,6	31,5	31,9	27,0	22,2	23,8	26,0
35	**21,9**	—	—	—	—	—	17,6
45	22,0	**30,6**	30,4	27,5	21,5	20,4	14,0
70	22,2	31,1	**31,5**	25,5	21,1	18,8	8,2
90	22,8	33,6	32,5	**26,2**	21,7	19,5	9,6
110	24,4	33,8	35,5	29,3	**23,7**	22,4	13,8
135	11,2	10,4	14,0	19,8	25,6	**26,0**	28,6
145	11,2	—	—	—	—	—	**37,9**
160	25,5	33,0	27,0	20,0	16,5	10,8	45,0

Die **fetten** Zahlen gelten für die Kiellinien.

Es drängen sich uns hier noch viele Fragen auf, deren Lösung interessant und wertvoll sein dürfte, wie das Trefferbild zu bestimmen ist, wenn man von der Voraussetzung ausgeht, daß Fehler von $\pm$ 30° und $\pm$ 3 kn nicht mit der gleichen Wahrscheinlichkeit gemacht werden, sondern daß die Wahrscheinlichkeiten der Fehler bis zu 10° und 1 kn, 20° und 2 kn, 30° und 3 kn sich wie 3 : 2 : 1 verhalten. Die Lösung dieser Aufgabe soll hier angedeutet werden. Bei der Hälfte aller Schüsse dürfen Fehler bis a) $\pm$ 10° und $\pm$ 1 kn, b) bei einem Drittel von $\pm$ 10° bis $\pm$ 20° und von $\pm$ 1 bis $\pm$ 2 kn, c) bei einem Sechstel von $\pm$ 20° bis $\pm$ 30° und von $\pm$ 2 bis $\pm$ 3 kn angenommen werden. Man zeichnet die Kurven für diese

Abbild. 16.



Kurven gleicher Linienrichtung (die Pfeile geben die Kurse an).

Fehlergrenzen, verdreifacht die Anzahl der günstigen und möglichen Fälle von a), verdoppelt sie von b), nimmt die einfache Anzahl von c). Aus dem Verhältnis der Summe aller günstigen Fälle zu der aller überhaupt möglichen erhält man wiederum die absolute Treffwahrscheinlichkeit. Vermutlich wird die Trefferdichtigkeit nach der Mitte zu unter diesen Voraussetzungen etwas größer.

Überblicken wir noch einmal das Gebiet der Treffwahrscheinlichkeit, so müssen wir zugeben, daß die Torpedowaffe ihren defensiven Charakter verloren hat und im Begriff ist, ein der Artillerie beinahe ebenbürtiger Gegner zu werden. Für die Artillerie entsteht dadurch die verstärkte Forderung, den Kampf auf so großen Entfernungen austragen zu können, daß er sich praktisch außerhalb der Torpedoschußweite abspielt, solange nicht die artilleristische Beobachtungsmöglichkeit hier die Grenze setzt.

Meinungsaustausch.

Zu dem Aufsatz: „Die Seefischerei und die Mittel zu ihrer Hebung in Deutschland“.

Von Geh. Admiralitätsrat Dr. Schramm.

Der Aufsatz über „Die Seefischerei und die Mittel zu ihrer Hebung in Deutschland“ von Kapitän zur See a. D. Dittmer (3. Heft der „Marine-Rundschau“, März 1914, S. 328 ff.) bringt eine Fülle von Material zur Beleuchtung der gegenwärtigen Lage der deutschen Seefischerei. Der Herr Verfasser nimmt als Ausgangspunkt seiner Erörterungen die Tatsache, daß der Seefischerersatz unserer Kriegsmarine in den letzten sechs Jahren zahlenmäßig zurückgegangen ist; er will die Gründe für diesen Rückgang erforschen und Vorschläge zur Abhilfe unterbreiten.

Diese Veröffentlichung wird einem aktuellen Interesse gerecht. Die Sturmfluten dieses Winters, die besonders an der Ostseeküste gewaltige Verheerungen anrichteten und die Fischereibevölkerung in den betroffenen Gegenden schwer schädigten, haben wieder einmal die Aufmerksamkeit weitester Kreise auf die allgemeine Lage unserer deutschen Seefischerei gelenkt. Die diesjährigen Verhandlungen im Reichstage gelegentlich der Beratung des Etats des Reichsamtes des Innern und im Preußischen Abgeordnetenhause bei Beratung des Etats des Landwirtschaftsministeriums und des Ministeriums für öffentliche Arbeiten haben diese Anteilnahme der Allgemeinheit an der Lage der deutschen Seefischer deutlich zum Ausdruck gebracht.

Und in der Tat handelt es sich hier um eine wichtige nationale und wirtschaftliche Frage, deren baldige und endgültige Lösung nicht nur im Interesse des Gewerbes selbst, sondern auch in dem des Reiches und der Bundesseestaaten liegt. Der Ersatz für die Kriegsmarine aus den Kreisen der Seefischereibevölkerung ist kein selbständiges Problem. Er ist abhängig von dem Gedeihen oder dem Niedergange des Seefischereigewerbes im allgemeinen. Mit der Hebung der wirtschaftlichen Lage der Seefischerei ist auch diese militärische Frage gelöst.

Die Bedeutung der Seefischerei für das nationale Wirtschaftsleben und für den Staat als solchen liegt nach meiner Ansicht vorzugsweise in folgenden drei Momenten:

1. Der Seefischverbrauch ist im Deutschen Reiche in den letzten Jahren sehr stark gestiegen. Der Wert des Gesamtverbrauchs an Seefischen betrug im Jahre 1908 rund 98,5 Mill. ℳ; im Jahre 1912 war er in steter Steigerung auf rund 150 Mill ℳ angewachsen, d. i. eine Zunahme von über 50 Mill. ℳ innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren.

Leider wird nun dieser Inlandsbedarf zur Zeit zum weitaus größten Teile durch fremde Einfuhr gedeckt. Unsere Eigenproduktion hatte im Jahre 1908 lediglich einen Wert von rund 29,2 Mill. ℳ, im Jahre 1912 einen solchen von rund 41,6 Mill. ℳ. Sie wies also in dem fünfjährigen Zeitraum zwar gleichfalls eine Steigerung von rund 12 Mill. ℳ auf, dieser Mehrbetrag deckte aber nicht einmal den vierten Teil der

in diesem Zeitraum eingetretenen Gesamtsteigerung des inländischen Bedarfs. So kommt es, daß unsere Eigenproduktion gegenwärtig noch nicht ein Drittel, nämlich nur 27,7 v. H., unseres Gesamtverbrauches an Seefischen aufbringt. Rund 110 Mill. ℳ fließen jährlich ins Ausland. Wird unsere Eigenproduktion nicht entschieden gefördert, dann besteht die ernste Gefahr, daß mit diesem jährlichen Abströmen deutschen Kapitals nach dem Auslande in dem jetzigen Umfange noch lange nicht die höchste Grenze erreicht ist. Je mehr der Verbrauch an Seefischen zunimmt, desto größer wird die Abhängigkeit des inländischen Marktes von der ausländischen Zufuhr, desto größer aber auch die jährliche Einbuße am deutschen Nationalvermögen werden. Ein solcher Zustand ist auf die Dauer unhaltbar.

2. Der Seefisch ist ein billiges und gleichwertiges Ersatzmittel für Fleischnahrung In anderen Ländern, besonders in England, hat er daher eine weite Verbreitung erlangt. Bei uns ist diese Erkenntnis noch nicht in die weitesten Volkskreise gedrungen, obwohl die starke Steigerung unseres Gesamtverbrauches an Seefischen in den letzten Jahren zeigt, daß sich hier allmählich ein Umschwung anbahnt. Durch Steigerung unserer Eigenproduktion kommen wir also einem wichtigen Volks- und Staatsinteresse entgegen.

3. Wenn auch, wie dem Herrn Verfasser ohne weiteres zuzugeben ist, eine genaue Statistik über die Bewegung der Fischereibevölkerung zur Zeit nicht vorhanden ist, so ist doch soviel erkennbar, daß trotz der ungünstigen Lage, in der sich gegenwärtig die Hochsee- und Küsten-Segelfischerei befindet, doch immer noch eine beträchtliche Zahl mittlerer und kleiner Fischer ihre Selbständigkeit behauptet und sich in der sozialen Schicht des Mittelstandes erhalten hat. Aber sie kämpft hart und schwer um ihre Existenz. Eine gut orientierte staatliche Mittelstandspolitik wird diese Fischer nicht in ihrem Kampf ums Dasein sich selbst überlassen dürfen, denn es steht gerade bei dem Seefischereibetriebe nicht ausschließlich die Wahrung der materiellen Interessen eines Gewerbes in Frage; hier stehen vielmehr auch hohe, nationale Werte auf dem Spiele. Worum es sich hier handelt, das zeigt deutlich eine Eingabe von Ostseefischern in der Umgebung von Köslin an die preußische Staatsregierung, die vor kurzer Zeit in Tageszeitungen abgedruckt war. In dieser Eingabe wurde die Regierung um die Errichtung eines Fischereihafens durch Ausbau des den Jamunder See mit der Ostsee verbindenden Tiefs gebeten. Zur Begründung dieser Bitte war u. a. folgendes ausgeführt: „Die Mehrzahl unserer Kinder denkt unter den jetzt bestehenden Verhältnissen nicht mehr daran, den Wohnsitz und Beruf ihrer Väter beizubehalten; sie gehen lieber in die Landdörfer und Städte. Sie verlassen, das wollen wir hiermit feierlich bekunden, den von ihren Vätern im harten Kampfe ums Dasein erkämpften Boden nicht deshalb, weil sie für den Beruf ihrer Väter kein Interesse haben, sondern weil ihnen die fernere Ausübung des Seefischereiberufs zur Unmöglichkeit gemacht wird."

Was steht also letzten Endes zu erwarten, wenn nicht durchgreifende Maßnahmen zur Hebung unserer deutschen Eigenproduktion an Seefischen getroffen werden? Zu dem viel beklagten Übel der Landflucht wird auch noch die Flucht aus einem ehrbaren, Jahrhunderte alten Gewerbe treten, feste, von Familie zu Familie vererbte Traditionen werden aufgegeben, hochwertige Bevölkerungsteile entwurzelt und der Gefahr sozialen Niederganges ausgesetzt. Noch haben sich in der Fischereibevölkerung



nicht hoch genug zu schätzende Eigenschaften erhalten: Mut, Entschlossenheit, Selbstbeherrschung und Besonnenheit, Unterordnung unter einen Willen zur Erreichung eines gemeinsamen Zieles, Treue, Zucht und Ordnung.

Kein Staat kann dem Hinschwinden solcher Eigenschaften in seiner Bevölkerung gleichgültig gegenüberstehen, zumal nicht in einer Zeit, in der allgemein über den Niedergang solcher Gesinnung geklagt und mit allen Mitteln nach körperlicher und sittlicher Ertüchtigung des Volkes gestrebt wird.

Aus diesen drei Gründen scheint es mir als ein ernstes Staatsinteresse, die Seefischerei insbesondere in ihren Mittel- und Kleinbetrieben lebensfähig zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Bei der Prüfung der Frage, wie eine Hebung der deutschen Seefischerei zu erreichen ist, verweist der Herr Verfasser auf die Tatsache, daß bei uns eine einheitliche, zentrale Leitung des Seefischereiwesens mit einem reich gegliederten Behördenorganismus fehlt. Er führt aus, wie überall im Auslande, so z. B. in England, Dänemark, Norwegen, Schweden, Frankreich, eine einheitliche Leitung der Seefischerei besteht und wie staatliche Behörden in großer Zahl zur Förderung des Seefischereiwesens eingesetzt sind. Wenn nun auch zuzugeben ist, daß unsere Seefischerei, insbesondere die Heringsfischerei, zum Teil unter ungünstigeren Bedingungen zu arbeiten hat als die des Auslandes, so läßt sich anderseits doch nicht bestreiten, daß in dieser straffen und einheitlichen Organisation der Fischereibehörden des Auslandes ein wesentlicher, wenn nicht der Hauptfaktor für die vielfach der deutschen Produktion ganz gewaltig überlegene Eigenproduktion dieser Länder zu erblicken ist. Ein solcher Behördenapparat bietet zudem der Tätigkeit von Fischereivereinen einen ganz anderen Rückhalt und ermöglicht ihnen eine ersprießlichere Wirksamkeit. Das zeigt uns in Deutschland selbst das Beispiel der Landwirtschaft: behördliche Fürsorge und freie Vereinstätigkeit gehen hier Hand in Hand.

In zweiter Linie bedarf die Frage des Zollschutzes unserer eigenen Produktion ernster Prüfung. Zur Zeit wird von eingeführten Salzheringen ausländischer Produktion ein Zoll von 3 *M* für die Tonne erhoben; die sogenannten frischen, d. h. leicht gesalzenen Heringe, die zur Zeit etwa zu 90 v. H. der ausländischen Produktion entstammen und der deutschen Fischindustrie als Rohmaterial zur Verarbeitung von Marinaden dienen, sind ebenso wie die sonstigen frischen Seefische zur Zeit zollfrei. Diese Zollfreiheit ist einzelnen Staaten durch Handelsvertrag ausdrücklich zugestanden. Eine Reihe von Staaten, wie z. B. Österreich-Ungarn, Rußland, Frankreich, Spanien, Portugal, haben dagegen die Einfuhr frischer Seefische mit einem Zoll belastet.

Die Frage der Einführung oder Erhöhung des Schutzzolles hat schon vielfach die Öffentlichkeit beschäftigt und bedarf der ernstesten Prüfung. Fischhandel und Fischindustrie sind diesem Zollschutz abgeneigt; die Produktion trat in früherer Zeit vielfach für solchen Schutz ein, hat aber in neuerer Zeit vereinzelt auch eine entgegengesetzte Auffassung vertreten. Bei den neuesten, oben erwähnten Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses gelegentlich der Beratung des Landwirtschaftsetats ist dieser Widerstreit der Meinungen wieder in die Erscheinung getreten. Betrachtet man das Problem des Zollschutzes von rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten, dann wird man zu dem Ergebnis kommen, daß ohne Zoll insbesondere unserer Herings-

fischerei, die mit erhöhten Betriebskosten gegenüber der ausländischen Konkurrenz belastet ist, kaum ein wirksamer Schutz gewährt werden kann. Bei der Bemessung dieses Zollsatzes, wie bei einer Einführung eines Zolles für frische Seefische, muß freilich darauf Bedacht genommen werden, daß hierdurch nicht eine erhebliche Verteuerung des Seefisches bewirkt wird. Weiter wäre hierbei zu beachten, daß die Fischereiindustrie, die zur Zeit auf die ausländische Einfuhr angewiesen ist, in die Lage versetzt sein muß, den Betrieb das ganze Jahr hindurch ohne Unterbrechung aufrechtzuerhalten. Denn gerade die Entwicklung, welche die Fischereiindustrie bei uns genommen hat, verschafft in erheblichem Maße auch unserer Eigenproduktion an Seefischen die beste Absatzmöglichkeit. Ohne eine leistungsfähige Fischereiindustrie könnten vielfach reiche Fänge, die leicht verderben, nicht abgesetzt werden.

Weiter kommt als eines der hauptsächlichsten Mittel zur Hebung unsrer Eigenproduktion in Betracht die Steigerung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Seefischereibetriebe, und zwar einmal durch erhöhte Beteiligung des Großkapitals an den Fischereigesellschaften und dann durch genossenschaftlichen Zusammenschluß der mittleren und kleinen Betriebe.

Soweit die neuerdings in die Öffentlichkeit gedrungenen Nachrichten erkennen lassen, hat das Großkapital, das in Fischereigesellschaften (Aktiengesellschaften, Reedereien, Gesellschaften mit beschränkter Haftung) angelegt ist, mit Ausnahme der Großheringsfischerei, in der letzten Zeit infolge des gesteigerten Geschäftsbetriebes dieser Gesellschaften mit recht gutem Erfolge gearbeitet. Es besteht also nicht der geringste Grund, daß sich das Kapital für diese Unternehmungen künftighin nicht noch stärker interessieren sollte, als es bisher der Fall war. Die Bildung von Genossenschaften anderseits ist, wie die Entwicklung des Genossenschaftswesens auf andern Gebieten der Erwerbstätigkeit in Deutschland zeigt, in hervorragendem Maße geeignet, die Leistungsfähigkeit und Produktionskraft der mittleren und kleinen Betriebe, unbeschadet ihrer Selbständigkeit, ganz erheblich zu steigern. Beteiligung des Großkapitals an dem Großfischereibetrieb, Zusammenschluß der mittleren und kleinen Fischereibetriebe zu wirtschaftlich stärkeren Organisationen würde, im richtigen Mischungsverhältnis vorgenommen, sicherlich unserer Seefischerei einen bedeutenden Aufschwung gewährleisten. England hat gerade auf dem Gebiete der Seefischerei das Genossenschaftswesen bis ins kleinste ausgestaltet. Dabei müßte nicht nur auf die Errichtung von Einkaufs-, sondern auch auf die Bildung von Absatzgenossenschaften Wert gelegt werden. Was nützt schließlich die größtmögliche Steigerung der Leistungsfähigkeit, wenn reichere Fänge nicht mit entsprechendem Gewinn auf den Markt gebracht werden können? Besonders im Ostseegebiet liegt nach dieser Richtung ein dringendes Bedürfnis vor. Dieses Gebiet besitzt keine Großseefischereibetriebe und keine Einrichtungen, die, wie z. B. die Fischmärkte des Nordseegebiets mit ihren wohlausgestatteten Lagerräumen, ihren Auktionen usw., einen geregelten Absatz gewährleisten. Erfreulicherweise haben sich in neuerer Zeit im Ostseegebiet, so z. B. in Mecklenburg, Ansätze zur Bildung solcher Genossenschaften gezeigt. Sie müssen sorgfältig gefördert und ausgebaut werden. Denn die umfassende Errichtung derartiger Genossenschaften wäre auch geeignet, eine bessere Ausnützung der bisher vom Reich und den Einzelstaaten zur Verfügung gestellten Geldmittel zu ermöglichen. Zur Zeit werden diese Geld-

beträge als unverzinsliche Darlehen oder als einmalige Unterstützungen zum Bau von Fischereifahrzeugen, zum Einbau von Motoren usw. meist unmittelbar an die unterstützungsbedürftigen Fischer gegeben. Könnten solche Geldunterstützungen den Genossenschaften gewährt und diesen die zweckmäßigste Verwertung überlassen werden, so würden hierdurch sicher viel bessere Ergebnisse erzielt werden.

Zur Herbeiführung eines gesteigerten Absatzes der heimischen Produkte bedarf es weiter einer erhöhten Propaganda im Inlande. Diese Propaganda muß zielbewußt und entschieden betrieben werden. Ein Musterbeispiel, wie sie einzurichten ist, bietet die in neuerer Zeit von der staatlichen Fischereidirektion Hamburg und der städtischen Fischereidirektion in Altona ins Leben gerufene Agitation für die Verbreitung der Seefische besonders in Bayern, Württemberg, Baden und Sachsen. Von diesen Fischereidirektionen wird nicht gewartet, bis Anträge auf Abhaltung von belehrenden Vorträgen, Fischkochkursen usw. aus dem Inlande einlaufen, also aus Plätzen kommen, an denen schon ein Interesse an der Seefischnahrung besteht, sondern diese Aufklärung wird planmäßig in Verbindung mit den Staatsbehörden und Stadtverwaltungen der betreffenden Bundesstaaten ins Werk gesetzt. Der Erfolg, der auf diese Weise insbesondere von Hamburg aus erzielt wurde, ist in kurzer Zeit ein derartiger gewesen, daß jetzt bereits von anderen Stellen, denen eine solche Propaganda bisher nicht möglich war, über Benachteiligung der übrigen inländischen Produktion und über unberechtigte Bevorzugung von Nordseefischen lebhaft geklagt wird. Solch zielbewußte und organisierte Aufklärungsarbeit wird aber auch von andern Stellen durchgeführt werden können, vorausgesetzt allerdings, daß die bereits oben erwähnte Änderung der Behördenorganisation vorgenommen wird. Sind solche Behörden wie in Hamburg, in Altona usw., die ihrerseits eine fürsorgende Tätigkeit, einschließlich der Sorge für die Absatzmöglichkeit der Produkte ihres Bezirks zur Aufgabe gesetzt bekommen, auch an andern Teilen der Küste vorhanden, dann ist eine gegenseitige Verständigung über die Aufteilung des inländischen Marktes ohne Schwierigkeit möglich und der Absatz unter Heranziehung des örtlichen Fischhandels wirksam zu organisieren. Dann wird aber auch unsere Eigenproduktion in Zukunft imstande sein, den gesteigerten Bedarf im Inlande in erheblich stärkerem Maße als bisher zu befriedigen und die ausländische Einfuhr, soweit dies tatsächlich erreichbar ist, zurückzudrängen.

Ein selbstverständliches Mittel zur Hebung unsrer Fischerei ist weiterhin, wie der Herr Verfasser zutreffend ausführt, eine Vermehrung der Seefischereihäfen. Das Ostseegebiet steht hier wieder hinter dem Nordseegebiet erheblich zurück, wenngleich auch in letzterem noch nicht allen Anforderungen genügt ist. Wie belebend und fördernd die Anlage von Seefischereihäfen wirkt, zeigt das Aufblühen des Seefischereibetriebes und des Seefischhandels in den vom preußischen Staate errichteten Fischereihafen in Geestemünde und in dem vom Hamburger Staat in Cuxhaven angelegten Fischereihafen. Auch die durch den Badebetrieb hervorgerufene Gefahr der Abdrängung der Fischer vom Strande bedingt die Anlage besonderer Fischereihäfen und unter Umständen diejenige von eigenen Fischereiansiedlungen.

Neben diesen auf eine sachliche Förderung des Seefischereigewerbes abzielenden Maßnahmen wird aber auch einer Vervollkommnung der persönlichen Leistungsfähigkeit der einzelnen Fischer erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden sein. Eine hervorragende

Rolle spielt hier die Frage der zweckmäßigen Heranbildung geeigneten Personals zur Besetzung der Fischdampfer und der Segelfischereifahrzeuge sowie die planmäßige Ausgestaltung des Fischereischulwesens. In letzterer Beziehung ist uns wieder das Ausland zum Teil recht erheblich überlegen. So ist z. B. in England trotz der hohen Blüte, in der sich dort der Seefischereibetrieb befindet, der Werte in Höhe von über 250 Mill. ℳ im Jahre produziert, vor kurzem noch ein eigenes „Fishery College“ in Hull gegründet worden.

Lernen wir von diesem großzügigen Vorgehen des Auslandes! Dann wird auch die für unser nationales Wirtschaftsleben so bedeutungsvolle Frage der Hebung der Seefischerei in befriedigender Weise gelöst werden, dann wird der größte Teil der gegenwärtig zur Deckung unsres Seefischbedarfs ins Ausland fließenden Millionenbeträge unserm Nationalvermögen erhalten bleiben. Es wird weiter aber auch ein für den Staat als solchen hochwertiges Gewerbe des Mittelstandes vor dem Verfall bewahrt und damit die Frage des militärischen Ersatzes für die Kriegsmarine aus den Kreisen der Seefischereibevölkerung ohne weiteres gelöst.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die Hochseeflotte. Seine Majestät der Kaiser wohnte in den ersten Tagen des März der Rekrutenvereidigung in Wilhelmshaven bei und hielt bei der Gelegenheit auf Schiffen und Werften verschiedentlich Besichtigungen ab. Seine Majestät hatte sich auf dem Linienschiff „Deutschland" eingeschifft und auch einen Besuch Helgolands geplant, schweres Wetter hinderte jedoch die Ausschiffung dort.

Die Geschwader hielten Einzelschiffsübungen ab, die Aufklärungsschiffe sammelten sich zu einer mehrwöchigen Übung in der Nordsee.

Über den Verlauf der Reise der von der Hochseeflotte detachierten Atlantischen Division erfahren wir aus den mannigfaltigen Nachrichten aus Südamerika, daß Schiffe und Mannschaften einen großen und günstigen Eindruck gemacht haben. Nicht nur die deutschen Landsleute in den Hauptküstenstädten Brasiliens, Uruguays und Argentiniens, welche bisher angelaufen wurden, sondern auch die Zivil- und Militärbehörden der genannten Länder scheinen in der Liebenswürdigkeit des Empfanges und in Lobsprüchen über die Schiffe zu wetteifern, und das militärische Auftreten und vortreffliche Aussehen der an Land beurlaubten Besatzungen fand in allen Ansprachen lebhafte Anerkennung.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Kreuzergeschwader:

S. M. S. „Scharnhorst" 18. 2. Manila 24. 2. — 27. 2. Amoy 15. 3. — 19. 3. Tsingtau.

S. M. S. „Gneisenau" 18. 2. Manila 24. 2. — 27. 2. Amoy 10. 3. — 13. 3. Futschau 15. 3. — 18. 3. Tsingtau.

S. M. S. „Nürnberg" siehe amerikanische Station.

S. M. S. „Leipzig" 21. 2. Amoy 2. 3. — 6. 3. Tsingtau.

S. M. S. „Emden" seit 5. 2. Tsingtau.

Ostasiatische Station:

S. M. S. „Iltis" 22. 2. Hankau 10. 3. — 13. 3. Schanghai 16. 3. — 20. 3. Tsingtau.

S. M. S. „Jaguar" 24. 2. Amoy 3. 3. — 4. 3. Hongkong 12. 3. — 13. 3. Canton 17. 3. — 18. 3. Macao 20. 3. — 21. 3. Swatau 24. 3. nach Futschau.

S. M. S. „Tiger" 19. 2. Manila 27. 2. — 2. 3. Hongkong 4. 3. — 4. 3. Canton 7. 3. — 7. 3. Hongkong 10. 3. — 14. 3. Futschau 15. 3. — 18. 3. Schanghai 21. 3. nach Hankau.

S. M. S. „Luchs" 16. 2. Schanghai 21. 3. nach Hankau.

S. M. S. „Vaterland" 15. 2. Schanghai 5. 3. — 11. 3. Hankau.

S. M. S. „Tsingtau" 21. 2. Macao 23. 2. — Creeper Island (Westfluß) — 28. 2. Hongkong 12. 3. — 12. 3. Canton 16. 3. — 17. 3. Samshui 20. 3. — 22. 3. Linhonghau.

S. M. S. „Otter" 13. 12. Schanghai 4. 3. — 6. 3. Tschinkiang 13. 3. — 14. 3. Schanghai.

S. M. S. „S 90" 26. 2. Tsingtau.

Australische Station:

S. M. S. „Condor" 20. 2. Palermo 25. 2. — 3. 3. Tanger 3. 3. — 5. 3. Gibraltar 6. 3. — 6. 3. Tanger 7. 3. — 10. 3. Vigo 10. 3. — 15. 3. Wilhelmshaven.

S. M. S. „Cormoran" 19. 1. Rabaul (Neupommern) 7. 3. — 13. 3. Nauru (Insel) 14. 3. nach Gilbert-Inseln.

S. M. S. „Planet" 12. 2. Manila.

---

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, hinter ihm das der Abfahrt.

Ostafrikanische Station:

S. M. S. „Seeadler“ 20. 2. Malaga 3. 3. — 6. 3. Vigo 8. 3. — 13. 3. Wilhelmshaven.
S. M. S. „Geier“ 2. 2. Daressalam 17. 3. — 17. 3. Tanga.
S. M. S. „Möwe“ 10. 2. Mafia 14. 3. — 15. 3. Daressalam.

Westafrikanische Station:

S. M. S. „Panther“ 25. 2. Lome 4. 3. — 10. 3. Freetown (Sierra Leone) 14. 3. — 19. 3. Porto Grande (Cap-Verdische Inseln) 25. 3. nach Las Palmas.
S. M. S. „Eber“ 15. 12. Duala (Kamerun).

Amerikanische Station:

S. M. S. „Bremen“ 14. 2. St. Thomas 18. 2. — 27. 2. Ponta Delgada (Azoren) 5. 3. — 11. 3. Bremerhaven 15. 3. — 15. 3. Bremen.
S. M. S. „Nürnberg“ 24. 2. Guaymas 27. 2. — 27. 2. Mazatlan 9. 3. — 10. 3. San Blas 13. 3. — 14. 3. Manzanillo.
S. M. S. „Dresden“ 13. 2. Vera Cruz 9. 3. — 9. 3. Tampico.

Mittelmeer:

S. M. S. „Loreley“ 2. 2. Alexandrien 13. 3. — 15. 3. Beirut 20. 3. — 21. 3. Famagusta (Cypern) 22. 3. — 23. 3. Alexandrette 25. 3. nach Rhodos.
S. M. S. „Hohenzollern“ Kiel 22. 2. — 27. 2. Gibraltar 28. 2. — 6. 3. Venedig.
S. M. S. „Sleipner“ Kiel 20. 2. — 21. 2. Ymuiden 22. 2. — 24. 2. Falmouth 24. 2. — 26. 2. Vigo 26. 2. — 28. 2. Malaga 2. 3. — 4. 3. Tunis 5. 3. — 7. 3. Brindisi 7. 3. — 8. 3. Venedig.
S. M. S. „Goeben“ 17. 2. Neapel 7. 3. — 9. 3. Tarent 10. 3. — 11. 3. Brindisi 11. 3. — 13. 3. Bojana-Mündung 13. 3. — 14. 3. Pola 14. 3. — 15. 3. Venedig.
S. M. S. „Breslau“ 7. 1. Triest 18. 3. — 19. 3. Venedig.

Schulschiffe:

S. M. S. „Hansa“ 16. 2. Vigo 2. 3. — 7. 3. Eckernförde 17. 3. — 17. 3. Kiel.
S. M. S. „Hertha“ 20. 2. Vigo 8. 3. — 10. 3. Brunsbüttelkoog 12. 3. — 12. 3. Kiel.
S. M. S. „Victoria Louise“ 14. 2. Vigo 25. 2. — 3. 3. Kiel.
S. M. S. „Vineta“ 20. 2. Vigo 1. 3. — 6. 3. Eckernförde 16. 3. — 16. 3. Kiel.

Detachierte Division:

S. M. S. „Kaiser“ 3. 3. Mar del Plata 5. 3. — 7. 3. Montevideo 15. 3. — 20. 3. Punta Arenas 21. 3. nach Valdivia.
S. M. S. „König Albert“ 15. 2. Rio de Janeiro 25. 2. — 3. 3. Mar del Plata 5. 3. — 6. 3. Montevideo 15. 3. — 20. 3. Punta Arenas 21. 3. nach Valdivia.
S. M. S. „Straßburg“ 15. 2. Rio de Janeiro 25. 2. — 3. 3. Mar del Plata 5. 3. — 6. 3. Buenos Aires 12. 3. — 13. 3. Montevideo 15. 3. — 20. 3. Punta Arenas 21. 3. nach Valdivia.

Ablösungstransporte:

Ablösungsdampfer „Patricia“, mit den abgelösten Besatzungen des Kiautschou-Gebietes (Heimreise), Tsingtau 28. 2. — 8. 3. Singapore 10. 3. — 15. 3. Colombo (Ceylon) 15. 3. nach Suez.

— **Stapelläufe.** Torpedoboote „V 26“ am 21. Februar, „S 32“ am 28. Februar.

— **Streichung von Kriegschiffen.** Die ehemaligen Kreuzerkorvetten „Irene“ und „Prinzeß Wilhelm“ sowie das Artillerieschulschiff „Mars“ sind aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden. „Mars“ wird zu einem Kasernenschiff umgebaut.



— Auszeichnung S. M. S. „Bremen". Seine Majestät der Kaiser richtete an das Kommando des Kleinen Kreuzers „Bremen" eine Kabinettsordre, in der es heißt:

„Nach fast zehnjähriger Auslandszeit ist Mein Kleiner Kreuzer „Bremen" in die Heimat zurückgekehrt. Ich entbiete hierzu der Besatzung Meinen Kaiserlichen Gruß. Mit Genugtuung habe Ich während des ganzen Jahrzehnts verfolgt, wie das Schiff überall, wohin immer seine Aufgaben es geführt haben, mit Ehren und Erfolg seine Flagge gezeigt hat. Mehr als den andern Schiffen Meiner Marine war es ihm vergönnt, zu Wasser und zu Lande in Notlagen helfend einzugreifen, die Anhänglichkeit an das alte Vaterland bei den Auslandsdeutschen zu wahren und zu erwecken, deutsches Ansehen, wo es bedroht schien, kräftig zu schützen und zu fördern und mit bewaffneter Hand für das Leben und das Gut bedrängter Deutscher einzustehen. Es ist Mir ein Bedürfnis, das noch einmal zum Ausdruck zu bringen und den Besatzungen des Schiffes, die sich in treuer Pflichterfüllung bewährt haben, Meinen Kaiserlichen Dank und Meine Anerkennung auszusprechen.

Berlin, den 11. März 1914.

gez. Wilhelm, I. R."

Auf Befehl des Kaisers hat die „Bremen" als ersten deutschen Hafen ihre Patenstadt Bremen angelaufen und ist dort von Senat und Bürgerschaft auf das wärmste empfangen worden. Unter den der „Bremen" zu Ehren gegebenen Festlichkeiten verdient auch die Bewirtung der Mannschaft durch ihre alten Marinekameraden, den Marineverein, dankbar erwähnt zu werden.

— Hilfeleistung. Das Fischereischutzboot „S 62" schleppte den bei Helgoland auf Grund geratenen griechischen Dampfer „Orbitos Marketos" frei und lotste ihn in den Hafen.

S. M. S. „Victoria Louise" leistete im Hafen von Piraeus einem italienischen Postdampfer an einem sehr stürmischen Tage werktätige Hilfe in Seenot. Die »Societa Marittima Italiana« übersandte dem Kommando der „Victoria Louise" ein in warmen Worten gehaltenes Dankschreiben.

Bei dem großen Schiffsunglück in Venedig, bei dem 50 Menschen umkamen, beteiligten sich die Besatzungen S. M. SS. „Hohenzollen" und „Goeben" auf das eifrigste an dem Rettungswerk.

— Das deutsche Marinedetachement in Hankau wird von dort zurückgezogen und nach Tsingtau verlegt.

— Luftschiffahrt. Bemerkenswert ist der Aufschwung, den das Luftfahrwesen in Deutschland in den letzten Jahren genommen hat. So wurden im Jahre 1913 allein 14 000 Personen mit Luftschiffen befördert und auf dem Flugplatz Johannisthal 36 000 Flüge ausgeführt, bei denen 327 000 km Luftweg zurückgelegt wurden. Bei diesen Flügen sind 0,31 v. H. Unfälle passiert; diese an sich schon verhältnismäßig niedrige Zahl ist bisher in weiterem Sinken begriffen, was nicht zum geringsten Teil darauf zurückgeführt wird, daß der Staat, und mit ihm Heer und Flotte, sich an der Entwicklung der deutschen Luftfahrt lebhaft zu beteiligen begonnen haben.

— Jubiläen. Für unsere Marine ist eine Zeit der Erinnerungs- und Gedächtnisfeiern angebrochen, die mit Recht sorgsam gepflegt werden. Am 17. März 1864 focht Preußens kleine Marine gegen eine dänische Übermacht bei Jasmund. Die Stadt Swinemünde hat es sich angelegen sein lassen, den noch überlebenden Kämpfern aus damaliger ruhmvoller Zeit einen Ehrentag zu widmen, zu dem auch



S. M. S. „Pommern“ nach Swinemünde beordert war. Unter den der Einladung Gefolgten sei der damalige I. Offizier der Korvette „Nymphe“, Vizeadmiral a. D. v. Livonius, mit Ehren erwähnt.

Am 16. März, dem Tage, an welchem vor 25 Jahren S. M. Schiffe „Adler“ und „Eber“ vor Samoa untergingen und die „Olga“ nur mit knapper Not geborgen wurde, hielten die Überlebenden der Besatzungen vor dem damaligen ältesten Kommandanten eine Musterung in Kiel ab. Mit den Worten unseres Kaisers: „Nicht ertrunken sind unsere Kameraden, sondern gefallen, ihre Pflicht bis zum letzten Augenblicke erfüllend“, wollen auch wir das Gedächtnis unserer damals umgekommenen Kameraden wahren und in Ehren halten. —

Am 12. März 1889 wurde die Inspektion der Marine-Infanterie gegründet sowie aus jedem Halbbataillon des Seebataillons in Kiel und in Wilhelmshaven ein selbständiges Bataillon gebildet. Entstanden ist unsere jetzt annähernd 4000 Mann zählende und in mannigfachen Kriegsereignissen treu bewährte Marineinfanterie im Jahre 1852 aus dem 1850 formierten „Marinierkorps“, welches zugleich mit dem „Matrosenkorps“ gebildet worden war. Gerade am 11. März sind 10 Jahre verflossen, seit eine 11 Offiziere und 38 Reiter starke Patrouille des Seebataillons das verlustreiche Gefecht bei Owikokorero in Südwestafrika hatte. Die Patrouille verlor an Toten 7 Offiziere und 19 Reiter sowie an Verwundeten noch 3 Offiziere.

— Strafexpedition S. M. S. „Cormoran“. Das Landungskorps des Kanonenbootes „Cormoran“ führte mit der Polizeitruppe am Kieta auf der Bougainville-Insel eine sechstägige Expedition ins Innere aus, um den sich befehdenden Eingeborenenstämmen Frieden aufzuzwingen und ihnen den Willen der deutschen Regierung, diesen Frieden auch zu erhalten, klarzumachen. Der Zug ist vollständig geglückt, die vorzügliche Haltung unserer Seeleute wird in den Berichten hervorgehoben.

— Änderung in den Ergänzungsbestimmungen für das Seeoffizierkorps. Nach einer Verfügung des preußischen Kultusministeriums können junge Leute, die die Seeoffizierlaufbahn einschlagen wollen und eine Bescheinigung der Inspektion des Bildungswesens über die erfolgte vorläufige Annahme beibringen, das Abiturientenexamen schon nach einem ½jährigen Besuch der Oberprima ablegen. In diesem Falle sollen den Prüflingen entsprechend gemilderte Bedingungen gewährt werden. Sie erhalten dann ein Zeugnis, das erst nach einem gewissen Zeitraum als auch zum Studium berechtigend anerkannt wird. Wird vor Ablauf dieses Zeitraums die Seeoffizierlaufbahn aufgegeben, so ist zur Aufnahme des Studiums eine Ergänzungsprüfung erforderlich, die nach Ablauf des Zeitraums wegfällt.

— Der größte Tankdampfer der Welt, von den Howaldt-Werken in Kiel erbaut und „Jupiter“ benannt, hat seine Probefahrten erfolgreich erledigt. Das Schiff ist 17 280 t groß und vermag in seinen Tanks 15 160 t Petroleum aufzunehmen.

— Einen interessanten und wichtigen Versuch mit der kaufmännischen Buchführung auf den kaiserlichen Werften hatte der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts angeordnet. Es sollte festgestellt werden, ob die kaufmännische Buchführung der herkömmlichen kameralistischen vorzuziehen sei. Bei der Verschiedenheit der Zwecke, die ein kaufmännischer Betrieb verfolgt, und der Zwecke, denen ein nur für den Bedarf der eigenen Verwaltung arbeitender staatlicher Betrieb dient, ferner mit Rücksicht darauf, daß im Gegensatz zu einem privaten kaufmännischen Betrieb ein staatlicher Betrieb an einen gesetzlich festgestellten spezialisierten Etat gebunden ist, war von Anfang an mit Schwierigkeiten zu rechnen. Der Versuch begann im Jahre 1910 und hat folgende Erfahrungen gezeitigt:

1. Die kaufmännische Buchführung erfordert mehr Buchungen als die kameralistische und
2. die kaufmännische Buchführung kann nur mit Schwierigkeiten und Mehrarbeiten darauf eingerichtet werden, die Innehaltung des Etats und der vielen gesetzlichen und sonstigen Vorschriften klar erkennen zu lassen und die gesetzliche Kontrolle zu ermöglichen.

Immerhin war der Versuch keineswegs wertlos, und es sind auf Grund der bei ihm gewonnenen Erfahrungen verschiedene Änderungen bei der mit dem 1. April d. Js. wieder aufgenommenen kameralistischen Buchführung angeordnet, die dem inneren Dienstbetriebe der Werften, trotz einiger Mehrarbeit, zugute kommen werden.

— Anstellungsberechtigung für pensionierte Deckoffiziere. Die Stationskommandos der Ostsee und der Nordsee sind ermächtigt worden, Deckoffizieren beim Ausscheiden aus dem aktiven Marinedienst, sofern Würdigkeit zum Beamten vorliegt, die Anstellungsberechtigung für den Zivildienst zu verleihen. In Fällen, wo die Anstellungsberechtigung auf Grund der Kaiserlichen Ordre vom 24. Mai 1873 versagt worden ist, kann auf Antrag erneut Entscheidung getroffen werden.

— Die Grußpflicht der Deckoffiziere besteht nach einer neueren Ordre auch gegenüber den oberen Militärbeamten der Schutztruppen.

T. T.

✤

England. Innere Politik. Die Homerule-Frage ist in ein neues Stadium getreten. Die Thronrede zur Eröffnung des Parlaments, in der an den „guten Willen und die Mitarbeit von Männern aller Parteien und jeder Herkunft" appelliert wurde, um den Zwist beizulegen und zu einer dauernden Verständigung zu kommen, ließ darauf schließen, daß die Regierung zu einigem Entgegenkommen bereit sei. Am 9. März begann die zweite Lesung des Gesetzes. Vor überfülltem Hause setzte der Premierminister auseinander, daß die Gefahr ernster Unruhen in Ulster oder den übrigen Teilen Irlands, wenn das Gesetz in seiner jetzigen Fassung angenommen oder aber verstümmelt und auf unbestimmte Zeit vertagt werde, zu erwarten sei. Daher sei eine praktische Formel gerechtfertigt, die zum Ausgleich führen könne. Nach langen Beratungen des Kabinetts schlage er vor, daß die Grafschaften von Ulster auf Grund einer Abstimmung vor Einführung des Gesetzes sich entscheiden sollten, ob sie für sechs Jahre von der Wirkung des Homerule-Gesetzes ausgeschlossen werden wollten. Innerhalb dieser Zeit fänden mindestens zwei Neuwahlen zum englischen Unterhause statt, bei denen die ganze Nation Gelegenheit habe, ihre Ansicht über das Gesetz zur Geltung zu bringen. In der Debatte zählte der Führer der Opposition die großen Schwierigkeiten auf, die der Durchführung des Regierungsvorschlages entgegenständen. Wie die außerordentlich schwierige Angelegenheit geregelt werden wird, ist noch nicht abzusehen.

Für die schleunige Einführung der allgemeinen Wehrpflicht trat eine Kommission mit Feldmarschall Lord Roberts an der Spitze ein, die vom Premierminister empfangen wurde. Durch ihre Zusammensetzung — es waren zwei Admirals of the Fleet und zwei weitere Feldmarschälle in ihr vertreten — fand sie besondere Beachtung. In der überreichten Adresse wurde eine körperliche Ausbildung aller Jünglinge im Alter von 14 bis 18 Jahren, eine ausnahmslose vier- bis sechsmonatige Dienstpflicht für alle waffenfähigen jungen Männer zwischen 18 und 21 Jahren, Zugehörigkeit zum Heer bis zum 30. Lebensjahr und Gliederung dieser „Armee zur Landes-

verteidigung" nach gesunden Grundsätzen gefordert. In seiner Entgegnung wies Mr. Asquith darauf hin, daß er über das Invasionsproblem, das den Ausgangspunkt der Eingabe bilde, mit einer gewissen Reserve sprechen müsse, da es zur Zeit von dem Reichsverteidigungsausschuß beraten werde. Soviel aber stehe fest, daß die Flotte jede Invasion, wenn auch nicht handstreichartige Landungen kleinerer Truppenkörper verhindern könne. Die im Lande stets vorhandene Armee müsse daher stark genug sein, solche Landungen zurückzuschlagen. Dies wäre mit Hilfe der „Territorialtruppen" sehr wohl möglich, die gegen die früheren „Freiwilligen" eine erhebliche Verbesserung darstellten. „Ich sehe daher", so schloß der Premierminister, „keinen Grund für die Besorgnis, die in Ihrem Schreiben zum Ausdruck kommt und die meines Wissens weithin geteilt wird, daß die Gefahr der Invasion größer und die Fähigkeit des Landes, ihr zu begegnen, geringer ist als zu irgendeiner früheren Zeit."

— Marinepolitik. Am 20. Februar wurde das Weißbuch über die Nachtragsforderungen der Admiralität für das Rechnungsjahr 1913/14 dem Parlament vorgelegt. Die Mehrforderungen betragen in runden Summen:

1.	Verpflegung und Bekleidung	1,8 Mill. M
2.	Schiffbau, Reparaturen und Indiensthaltung:	
	a) Personal	1,8 „ „
	b) Material und Brennstoffe	22,0 „ „
	c) Neubauten	27,4 „ „
3.	Bewaffnung	7,9 „ „
4.	Gebäude	1,3 „ „
5.	Verschiedenes	2,5 „ „
	Gesamtmehrbedarf für obige Kapitel	64,7 Mill. M
	ab Ersparnisse aus anderen Kapiteln	13,7 „ „
	Zu bewilligende Summe	51,0 Mill. M
	Hauptetat für 1913/14	944,7 „ „
	Beiträge der Kolonien	43,4 „ „
	Etatsmittel für die Marine 1913/14	1039,1 Mill. M

Am 2. März hatte Mr. Churchill diese Mehrforderung von 51 Mill. M im Unterhause zu vertreten. Wenn es auch, so führte er aus, nicht erwünscht ist und mit den Gepflogenheiten des Hauses nicht in Einklang steht, bei einem Nachtragsetat die großen Fragen der Marinepolitik aufzurollen, so ist ein Nachtragsetat von 51 Mill. M doch eine so ernste Sache, daß sie von dem verantwortlichen Minister ausführlich erläutert werden muß. Fünf Gründe sind es, die diese Überschreitung der Etatsmittel herbeigeführt haben. An erster Stelle steht eine Mehrausgabe von 10 Mill. M für die Reserve an Heizöl, die in den obigen Forderungen enthalten ist. Zweitens kostet das neue Luftflottenprogramm etwa 5 Mill. M. Der dritte Grund ist die Steigerung der Löhne auf den Werften und der Preise für Verpflegung und Bekleidung; Mehrforderung etwa 4 Mill. M. Viertens werden etwa 9 Mill. M mehr benötigt infolge des früheren Baubeginns dreier Linienschiffe als Ersatz für die abgelehnten kanadischen. Als fünfter und letzter Grund schließlich, der aber die größte Etatsüberschreitung, nämlich 20 Mill. M, notwendig machte, ist der bessere Fortschritt zu erwähnen, der auf den Privatwerften mit den in Bau befindlichen Kriegschiffen gemacht werden konnte.

Im einzelnen gab der Erste Lord zu diesen Punkten folgende Erklärungen:

„Da England keine großen natürlichen Öllager besitzt, so muß es ohne Verzug große Reserven an Heizöl im Vereinigten Königreich aufstapeln, um im Frieden Preistreibereien begegnen zu können, im Kriege aber unabhängig von Zufuhren zu sein. Gerüchte über augenblicklich ungenügende Vorräte sind gänzlich unbegründet. Denn in diesem Augenblick ist in diesem Lande genug Öl vorhanden, um den augenblicklichen Friedensbedarf der englischen Flotte für 3 Jahre zu decken, ohne irgendwie die Ausbildungstätigkeit einzuschränken und eine Tonne Öl ins Land zu bringen. Die Admiralität besitzt in eigenen Öllagern und unter Kriegsverträgen mit Privatfirmen einen für einen

einjährigen Krieg ausreichenden Vorrat, der mit dem Anwachsen der Flotte auch weiterhin aufrecht erhalten werden soll. Der Übergang zur Ölfeuerung, der von meinem Vorgänger eingeleitet wurde, war gerechtfertigt. Dies hat auch die unter Lord Fisher die Ölfrage beratende Kommission anerkannt, indem sie erklärte, daß der Gebrauch von Öl eine unbedingte Notwendigkeit sei, um die Flotte auf der Höhe der Leistungsfähigkeit zu halten."

Die Ausführungen über den zweiten Punkt werden im Zusammenhang unter Luftschiffahrt besprochen. Den dritten Punkt, Lohnsteigerungen, streifte Mr. Churchill nur kurz, da sich hiergegen von den Gegnern der Regierung kaum etwas einwenden läßt. Ausführlicher dagegen begründete er Punkt vier und fünf, Mehrforderung von fast 30 Mill. ℳ für Neubauten, die teils auf wohl erwogene, teils aber auch auf andere Gründe zurückzuführen sei. Zu ersteren rechnet er den früheren Baubeginn dreier Linienschiffe des laufenden Etats als zeitweiligen Ersatz der bisher von Kanada nicht bewilligten Schiffe. Bereits im Sommer 1913 habe er den früheren Baubeginn von drei Linienschiffen des Programms 1913/14 angekündigt, für die die Mittel in einem Nachtragsetat angefordert werden sollten. Da aber auch im Rechnungsjahre 1914 mit einer Genehmigung der kanadischen Flottenvorlage kaum zu rechnen sei, behalte er sich weitere Maßnahmen vor, über die er beim Einbringen des Hauptetats ausführlicher sprechen werde. Nach dem inzwischen veröffentlichen Hauptetat für 1914/15 zu urteilen, beabsichtigt die Admiralität das eingeschlagene Verfahren beizubehalten und auch im kommenden Rechnungsjahre zwei Linienschiffe früher auf Stapel zu legen. Am schwierigsten gestaltete sich für den Ersten Lord die Begründung des letzten Punktes, der allgemeinen Baubeschleunigung der Schiffe auf den Privatwerften, obwohl er gerade hier betonte, sich auf gute Gründe stützen zu können.

„Ich habe", so sagte er, „das Parlament bereits im März 1913 gewarnt und angekündigt, daß die Etatsposten so bemessen seien, daß möglicherweise mit einer Mehrforderung zu rechnen sei. Denn es ist durchaus ausgeschlossen, 12 oder 15 Monate vorauszuberechnen, was die Werften zu verbauen in der Lage sind. Dem Vorschlage, dieser Unsicherheit wegen die Positionen für Neubauten möglichst hoch zu bemessen und nicht verbrauchte Summen am Ende des Jahres zurückzuzahlen, kann ich nicht zustimmen, da hierdurch die englischen Flottenausgaben künstlich in die Höhe getrieben würden. Der Eindruck im Auslande würde falsch sein und mit den Fortschritten der Schiffsbauten nicht im Einklang stehen. Trotzdem im letzten Jahre bessere Fortschritte bei den Neubauten erzielt wurden, sind wir zwar nicht in militärischem, wohl aber in finanziellem Sinne noch immer im Rückstand. Noch immer machen sich die Wirkungen des Kohlenstreiks bemerkbar, und immer wieder entstehen Schwierigkeiten auf dem Arbeitsmarkt durch zahlreiche Einstellungen der Arbeit, zu kurze Arbeitszeiten und unregelmäßiges Erscheinen der Arbeiter zur Arbeit. Dadurch konnten in den letzten Jahren die bewilligten Gelder der Etats nicht verbraucht werden, so daß vor 2 Jahren nicht weniger als 40 Mill. ℳ an den Schatzkanzler zurückgezahlt werden mußten. Jetzt sind die Verhältnisse auf den Werften besser, und es würde zu einer bedenklichen Störung der Organisation der Werften führen, wenn man sie daran hindern wollte, die Neubauten ihrer Leistungsfähigkeit entsprechend zu fördern."

In der Debatte begegnete die Zuversicht Mr. Churchills in der Ölfrage und seine Angaben über die Vorräte in England auf beiden Seiten des Hauses großen Zweifeln. Die Unsicherheit der Beschaffung und der steigende Preis wurden ins Feld geführt, ohne widerlegt werden zu können. Gegen das Vorhandensein der erwähnten Ölmengen aber spreche die offensichtliche Untätigkeit der Zerstörerflottillen, die seit Wochen mit Feuer aus in den Häfen lägen. In der Presse werden die Ölflottillen daher schon spöttisch Mauerblümchen und Mulschflottillen genannt. Die Hauptangriffe jedoch richteten sich gegen die für die Beschleunigung der Neubauten geforderten Summe. Dies bedeute ein neues Programm, sei aber kein Nachtragsetat. Was würde die Admiralität sagen, wenn Deutschland sein Programm plötzlich beschleunige? Diese unerwartete Mehrausgabe von 20 Mill. ℳ für Neubauten sei eine Drohung gegen andere Länder. Da die kanadischen Schiffe auf den Maßstab 16 : 10 nicht in Anrechnung kommen sollten, so stelle die beschleunigte Fertigstellung von drei Schiffen im Mutterlande vom Standpunkt des Auslands eine Erhöhung der Gefechtsstärke der englischen Flotte

bar. Im übrigen sei der Etat so unübersichtlich, daß man nicht erkennen könne, für welche Zwecke die bewilligten Gelder verwendet würden. Mr. Churchill beschränkte sich bei der Beantwortung dieser Angriffe auf den Hinweis, daß er in etwa 14 Tagen bei der Beratung des Etats für 1914/15 die Flottenpolitik ausführlich erörtern werde und ihm die Einbringung des Nachtragsetats selbst sehr unsympathisch gewesen sei. Der Nachtragsetat wurde mit großer Mehrheit angenommen.

Der Marineetat für 1914/15 wurde am 12. März veröffentlicht. Da er im Maiheft ausführlich besprochen werden soll, seien hier nur die Hauptdaten erwähnt. Mit einer Forderung von 1051,6 Mill. *M*, zu denen noch die Beiträge der Kolonien hinzuzurechnen sind, überschreitet er den letztjährigen Etat um 55,9 Mill. *M*. Das Schiffbauprogramm umfaßt 4 Linienschiffe, 4 Kleine Kreuzer, 12 Zerstörer, eine Anzahl Unterseeboote, ein Flugzeugschiff und verschiedene Hilfsfahrzeuge. Das Personal soll von 146 000 auf 151 000 Mann erhöht werden. Beim Luftfahrwesen wird der dreifache Betrag des diesjährigen Etats für den Bau von Luftfahrzeugen und ihre Reparatur, nämlich 7,7 Mill. *M*, gefordert. Auf Neubauten, Reparaturen und Indiensthaltungen entfällt fast die Hälfte des Etats, nämlich 520 Mill. *M*.

Die Aufnahme des Schiffbauprogramms in der Presse ist im allgemeinen günstig. Die liberalen Zeitungen drücken ihre Zufriedenheit aus, daß Mr. Churchill sich mit seinem Neubauprogramm in den angegebenen Grenzen halte, an denen selbst der Bund für Rüstungsbeschränkungen nichts auszusetzen findet. Daß die für die einzelnen Schiffe geforderten Bauraten erheblich größer sind als in früheren Jahren, wird fast allgemein übersehen. Auf konservativer Seite wirft man dem Ersten Lord vor, daß der neue Etat keinen endgültigen Ersatz für die kanadischen Schiffe vorsehe und eine Verstärkung der Flotte im Mittelmeer nicht berücksichtige.

— Flottentätigkeit. I. Flotte. Die 2. Division des I. Geschwaders, das III. Geschwader und I. Schlachtkreuzergeschwader blieben im verflossenen Monat in den spanischen Gewässern und machten abwechselnd Vigo und Arosa Bay zum Stützpunkt ihrer Übungen. Die 2. Division des I. Geschwaders ist auf der Heimreise in Cherbourg eingetroffen und wird dort etwa sechs Tage Aufenthalt nehmen. Die 1. Division des II. Geschwaders ist nach planmäßigem Verlauf ihrer Mittelmeerreise, auf der bekanntlich Malta, Korfu, Palermo und Gibraltar besucht wurden, nach Portland zurückgekehrt.

Die 1. Division des I. Geschwaders, das II. und III. Kreuzergeschwader und das I. leichte Kreuzergeschwader erledigten Einzelübungen im Kanal mit dem Stützpunkt Portland.

Von der II. Flotte sind die Schiffe des V. Geschwaders und V. Kreuzergeschwaders nach Erledigung von Verbandsübungen in die Heimatshäfen zurückgekehrt.

Das IV. Geschwader liegt in Gibraltar. Die Mittelmeerflotte hat am 2. März Malta verlassen, um eine Reihe von italienischen Häfen zu besuchen. Sie wird erst Ende März nach Malta zurückkehren.

Das in Queenstown stationierte, aus acht Schiffen der „Edgar"-Klasse bestehende Schiffsjungenschulgeschwader wird gruppenweise eine Übungsfahrt nach westschottischen Häfen unternehmen. Die erste Gruppe von vier Schiffen hat Queenstown bereits verlassen.

Übungsplan für die I. Flotte in den Monaten April, Mai und Juni. Nach Beendigung der am 24. und 25. März stattfindenden taktischen Übung im Kanal gehen die Verbände zum Erteilen von Osterurlaub in die Heimatshäfen.

Flottenflaggschiff. 16. bis 27. April Bantry Bay zum Kaliberschießen, dann Lamlash. Rückkehr nach Portland am 20. Juni.

I. Geschwader. Am 16. April nach Lamlash. Besuch von Häfen am Clyde. Rückkehr nach Portland am 20. Juni.

II. Geschwader. Besuch von Häfen des Kanals. Rückkehr nach Portland am 24. Juni.

III. Geschwader. Am 16. April nach Stornoway und Loch Ewe an der Westküste Schottlands. Rückkehr nach Portland am 11. Juni.

IV. Geschwader. Rückkehr aus Gibraltar am 8. April. Am 29. April nach dem Firth of Forth und Cromarty. Nach Besuch weiterer Häfen der Ostküste am 24. Juni Rückkehr nach Portland.

I. Schlachtkreuzergeschwader. 15. April nach Cromarty, am 23. Mai nach Portland. 12. bis 24. Juni Besuch von Margate, Deal und Brighton. Rückkehr nach Portland am 24. Juni.

II. Kreuzergeschwader. Am 15. April nach dem Firth of Forth und Cromarty; Rückkehr nach Dover am 24. Juni.

III. Kreuzergeschwader. Bis Ende April nach dem Firth of Forth und Cromarty, dann Osterurlaub in den Heimatshäfen, Besuch von Häfen des Kanals und Ankunft in Dover am 24. Juni.

I. leichtes Kreuzergeschwader. Bis 6. April Firth of Forth. Dann Osterurlaub. Am 6. Mai nach Lamlash und anderen Häfen Westschottlands. Am 24. Juni Rückkehr nach Portland.

Während des Osterurlaubs haben sich die Schiffe für 4 Monate auszurüsten.

— Mobilmachungsübung. Nach einer Erklärung des Ersten Lords im Unterhause soll in diesem Jahre an Stelle der großen Sommermanöver eine Probemobilmachung der III. Flotte stattfinden, da eine solche notwendiger sei und erhebliche Ersparnisse ermögliche. Alle anderen Übungen sollten in der gewöhnlichen Weise durchgeführt werden. Die III. Flotte ist bekanntlich mit kleinen Stammbesatzungen in Dienst und wird bis zur Hälfte mit aktiven Mannschaften aufgefüllt, die andere Hälfte muß den Reserven entnommen werden. Die Admiralität hat daher schon jetzt alle Leute der Royal Fleet Reserve aufgefordert, vom 16. bis 25. Juli eine elftägige Übung abzuleisten, wofür eine besondere Vergütung von 20 ℳ gewährt wird. Außerdem sind alle Reservisten, die sich dieser Übung unterziehen, von der siebentägigen Pflichtübung dieses und des nächsten Jahres entbunden. Die Spezialreserve, die das VII. Linienschiffs- und VII. Kreuzergeschwader zu besetzen hat, wird wie gewöhnlich für 28 Tage eingezogen.

— Organisation. Das Linienschiff „Iron Duke“ hat am 10. März in Dienst gestellt und den Dienst des Flottenflaggschiffes übernommen. Das bisherige Flaggschiff „Neptune“ ist an Stelle des dem IV. Geschwader zugeteilten Linienschiffes „Bellerophon“ in das I. Geschwader eingereiht worden. Vom IV. Geschwader hat dafür das Linienschiff „Cornwall“ die Besatzung reduziert, ist zeitweilig zum VI. Geschwader getreten, wird aber zu Beginn des neuen Rechnungsjahres einer Grundreparatur unterzogen.

Der Kleine Kreuzer „Birmingham“ ist für das I. leichte Kreuzergeschwader in Dienst gestellt worden. Da dieses aber einen Kreuzer an die Zerstörerflottillen abgeben mußte, besteht es auch weiterhin nur aus drei Schiffen.

Das bisherige Fischereischutzfahrzeug „Skipjack“ ist für „Seagull“, das seinen Dienst übernommen hat, Minensuchkanonenboot geworden.

— Personal. Kontreadmiral Rolleston ist verabschiedet worden. An seiner Stelle wurde Kapitän zur See Ricardo zum Kontreadmiral befördert.

Folgende Stellenbesetzungen, die im Laufe des Jahres durchgeführt werden sollen, sind von der Admiralität verfügt worden:

Admiral Sir Henry Jackson, bisher Chef des War Staff der Admiralität, wird Chef der Mittelmeerflotte.
Admiral Sir Archibald Milne, bisher Chef der Mittelmeerflotte, wird Stationschef in Sheerneß.
Vizeadmiral Stokes, bisher Oberwerftdirektor in Devonport, wird Ältester Offizier an der Küste von Irland.
Vizeadmiral Sir Douglas Gamble wird Chef des IV. Geschwaders.
Vizeadmiral Sir Frederic Sturdee wird Chef des War Staff. Er war bis vor kurzem Chef eines Kreuzergeschwaders.
Vizeadmiral Bradford wird Chef des III. Geschwaders.
Kontreadmiral Sir Lewis Bayley wird Chef des I. Geschwaders und erhält als solcher den Rang eines Vizeadmirals.
Kontreadmiral Moore, bisher Dritter Seelord, wird Chef des II. Schlachtkreuzergeschwaders im Mittelmeer, das bisher dem Flottenchef direkt unterstand.
Kontreadmiral Leveson wird Chef der Operationsabteilung des War Staff.
Kapitän zur See Ballard wird Admiral of Patrols.

Die türkische Regierung hat um eine weitere Anzahl von englischen Offizieren zur Reorganisation der Flotte gebeten. Die Admiralität hat ferner die Erlaubnis erteilt, daß Pensionäre des Mannschaftsstandes in türkische Dienste treten.

Nach »Times« soll die Verlegung der Marineakademie von Portsmouth nach Greenwich in Erwägung gezogen sein.

Nach »Western Daily Mercury« soll das gesamte Erziehungswesen der Marine einem besonderen Offizier mit dem Range eines Vizeadmirals und dem Sitz in London unterstellt werden. Bisher bestehen für die einzelnen Zweige des Erziehungswesens, Schulen und Schulschiffe der Schiffsjungen, Kadetten usw., besondere Inspektionen.

Die zur Ingenieurlaufbahn zugelassenen technischen Unteroffiziere haben nach den jetzt veröffentlichten Bestimmungen außer dem halbjährigen Lehrgang in Greenwich auch einen ebensolangen Kursus auf der Ingenieurschule in Keyham bei Devonport zu besuchen. Die Länge der danach abzuleistenden Dienstzeit als Mate (E) auf seegehenden Schiffen hängt von den Ergebnissen der Prüfung ab, muß aber mindestens 2 Jahre betragen. Die vorgesehenen 50 Beförderungen sollen auf einen Zeitraum von 5 Jahren verteilt werden.

Die Admiralität hat verfügt, daß Leute der Immediate Reserve, die bekanntlich mindestens 5 Jahre aktiv gedient haben müssen, auf ihren Antrag hin mit ihrem alten Dienstgrad wieder in den aktiven Dienst übernommen werden dürfen.

Auf dem Linienschiff „Zealandia“ sollen nach »Daily Mail« vor Vigo schwere Disziplinvergehen unzufriedener Heizer vorgekommen sein.

Die Mechaniker und Heizer haben, ähnlich dem »Loyal Appeal of the Lower Deck«, der Admiralität einen Wunschzettel eingereicht, in dem höhere Löhnung, der Deckoffizierrang für die Heizer- und der Oberdeckoffizierrang für die Mechaniker-Laufbahn gefordert wird.

Bootsleute mit Sonderausbildung in Artillerie- und Torpedowesen dürfen nach einer Verfügung der Admiralität ebenso wie Feuerwerker als Kommandanten älterer Torpedofahrzeuge Verwendung finden.

— Artillerie. Nach einer spanischen Zeitungsnachricht ist vor einiger Zeit in Shoeburyneß bei Versuchen mit einer bei Vickers hergestellten 30,5 cm-Mantelringkanone, die für die spanische Marine bestimmt war, das Rohr bei den ersten

Versuchen gesprungen. Einzelheiten über den Vorfall sind nicht bekannt geworden. Die englischen Geschützfirmen behaupten bekanntlich, nur der technischen Vorzüge wegen bei der Drahtkonstruktion zu bleiben. Sie könnten Mantelringrohre an sich ebenso gut herstellen wie Drahtrohre. Diese Behauptung ist stets als Ausrede betrachtet und nun auch als solche erwiesen worden.

— Torpedo- und Unterseebootswesen. Die Versuche, das am 16. Januar gesunkene Unterseeboot „A 7" zu heben, sind aufgegeben worden. An der Unfallstelle fand ein feierlicher Gottesdienst auf drei Unterseebootsbegleitschiffen statt, denen je eine Division Boote folgte. Mit drei über das Seemannsgrab gefeuerten Gewehrsalven fand die Feier ihren Abschluß.

Das erste nach den Plänen des italienischen Konstrukteurs Laurenti in England von der Firma Scott in Greenock erbaute Unterseeboot ist vom Stapel gelaufen und hat die Bezeichnung „S 1" erhalten. Das Boot erhält zwei Schrauben, zwei 6zylindrige Fiatmotoren und elektrische Motoren für Unterwasserfahrt. Die Torpedorohre sind im Bug. Die Schwesterboote „S 2" und „S 3" sind in Angriff genommen. Die übrigen im Bau befindlichen Boote erhalten die Namen „Nautilus", „Swordfish", „V 1" bis „V 4" (die bei Vickers bestellten Boote) und „W 1" bis „W 4" (die bei Armstrong, Whitworth & Co. bestellten Boote).

Unterseeboot „E 9" ist als sechstes seiner Klasse von der Firma Vickers fertiggestellt und an die Admiralität abgeliefert worden.

Nach »Western Daily Mercury« sollen die Torpedoschutznetze abgeschafft werden, da sie gegen die neuesten Torpedos wertlos seien, die durch ein Schutznetz ebenso leicht wie durch ein Fischernetz hindurchgingen.

Die Lamlash-Unterseebootsflottille hat den Namen IX. Flottille erhalten und ist nach Ardrossan an der Westküste Schottlands verlegt worden.

— Luftfahrt. Gelegentlich der Nachtragsetatsberatung gab der Erste Lord der Admiralität von dem augenblicklichen Stande des Luftfahrwesens folgendes Bild:

„Wir haben uns der Luftfahrt spät zugewandt und waren somit vor einem Jahre sehr weit hinter Frankreich und Deutschland in Flugzeugen zurück, Luftschiffe aber besaßen wir überhaupt nicht. Die Fortschritte des Jahres sind bedeutend. Das Luftfahrwesen hat, wenn auch noch im Versuchsstadium, schon jetzt begonnen, für die Marine militärisch bedeutungsvoll zu werden, und wird sich zu einem wichtigen Faktor bei den Manövern der Flotte und der Verteidigung der Küsten entwickeln. Mit Rücksicht auf die Entwicklung in anderen Ländern habe ich im Verein mit dem Kriegsminister ein neues Luftflottenprogramm für notwendig gehalten. Soweit die Marine in Frage kommt, ist bei Vickers ein starres Luftschiff, ähnlich den Zeppelin-Schiffen neuester Art, in Auftrag gegeben. Außerdem baut diese Firma drei unstarre Lenkballons. Ein Astra Torres-Schiff ist in Frankreich bestellt worden. Mit Armstrong schließlich ist ein Vertrag über die Lieferung dreier halbstarrer Schiffe nach den Plänen des Italieners Forlanini abgeschlossen worden. Außer den beiden Hallen am Medway soll eine dritte für die Marine in Norfolk (also etwa bei Yarmouth) erbaut werden. Dieses bescheidene Programm ist nur deshalb ausreichend, weil wir in Wasserflugzeugen einen großen und ständig wachsenden Vorsprung besitzen."

Die Nachtragsforderung beträgt 6,3 Mill. *M*. Da der ordentliche Etat bereits 6,7 Mill. *M* für das Luftfahrwesen der Marine vorsah, so werden also in diesem Rechnungsjahre 13 Mill. *M* für die neue Waffe Verwendung finden.

Auch die Armee macht große Anstrengungen, die Luftfahrzeuge zu entwickeln. Durch das Royal Flying Corps, dem sowohl die Marine- als auch die Armeeabteilung angehört, besteht eine enge Fühlung beider Behörden. Zwei Armeeflugstationen liegen an der Küste. Demnach dürften hier auch die folgenden Angaben von Interesse sein, die dem Armeenachtragsetat entstammen. Am 30. Juli 1913 besaß die Armee 113 Flugzeuge, von denen in dem verflossenen halben Jahre 52 ausrangiert sind. Neuangekauft wurden 100 Apparate, so daß zur Zeit 161 vor-

handen sind. Diese Zahl soll bis Ablauf des kommenden Jahres auf 250 gebracht werden, wovon 200 für die Flugzeuggeschwader und 50 für die Schule bestimmt sind. Nach den bisherigen Erfahrungen sind von den Apparaten 50 v. H. jederzeit betriebsklar. Wenn also für jedes der 8 Flugzeuggeschwader 25 Flugzeuge beschafft werden sollen, so werden bei jedem stets gegen 12 zur Verwendung bereit sein. Die Lebensdauer eines Flugzeuges beträgt 2 Jahre. Es werden also jährlich 125 Flugzeuge zu beschaffen sein. Die Armee verwendet fast nur Doppeldecker. Von den 100 Neubeschaffungen waren 87 englisches und 13 ausländisches Erzeugnis. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Flugzeuge soll 105 bis 106 km (55 bis 66 sm) in der Stunde betragen.

Diese Schilderung der Leistungsfähigkeit des Armeeflugwesens wird man angesichts der Ergebnisse der Untersuchung der Flugzeuge der Armee durch ein Mitglied des Parlaments im vergangenen Sommer für sehr optimistisch ansehen müssen, was auch bei der Erörterung im Unterhause allgemein zum Ausdruck kam.

Als Ersatz für den im letzten Jahre als Mutterschiff verwendeten Kreuzer „Hermes“ wird ein Flugzeugschiff gebaut werden, das ein vollkommen glattes Deck und Ölmotoren erhalten soll. Die erste Rate für dieses Schiff ist im Etat angefordert.

Nach »Times« erreichte ein Short-Wasserflugzeug bei der Abnahme durch die Regierung eine Geschwindigkeit von 125 km in der Stunde und stieg in $7^1/_4$ Minuten auf 1200 m Höhe. Das Flugzeug trug außer dem Führer einen Fluggast, Brennstoff für 5 Stunden und Funkentelegraphieeinrichtung.

Ein Fliegeroffizier der Marinestation Eastchurch erreichte auf einem gewöhnlichen Doppeldecker mit einer Flughöhe von 4500 m für England die beste Leistung.

Jeder der 6 Flugstützpunkte der Marine soll augenblicklich mit 12 Flugzeugen besetzt sein.

Nach einer Fachzeitschrift ist das Geben von Signalen mit Funkentelegraphie vom Flugzeug aus meist geglückt, dagegen ist das Empfangen infolge des Lärms der Motoren und der Erschütterungen augenblicklich noch so gut wie ausgeschlossen. Die für Luftschiffe vorgesehenen FT-Apparate wiegen 45,4 kg und können auf 160 km geben. Die Verhältnisse für das Empfangen sind auf Luftschiffen besser als auf Flugzeugen.

Das 1. Armeeflugzeuggeschwader soll nach Fort Rowner bei Portsmouth verlegt werden.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Ein von der Admiralität bestelltes Schwimmdock mit einer Hebefähigkeit von 2200 t für Zerstörer und Unterseeboote ist bei der Firma William Hamilton & Co. in Port Glasgow vom Stapel gelaufen. Das Dock ist für Portland bestimmt und kann gleichzeitig zwei Fahrzeuge docken.

In Rosyth sind beim Ausbau des Hafens augenblicklich 3500 Arbeiter beschäftigt. Nach Fertigstellung der Werft sollen 1916 etwa 500, 1918 etwa 2500 und 1920 etwa 5000 Arbeiter auf ihr beschäftigt werden.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Die Reparatur des Turbinenschadens des Linienschiffes „Centurion“ wird 2 Monate in Anspruch nehmen.

Das Linienschiff „Marlborough“ erledigte seine Probefahrten zur Zufriedenheit. Bei $^3/_5$ Maschinenleistung wurden 20 875 PS entwickelt. Als Höchstleistung sollen 32 160 PS erreicht sein, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 21,75 kn erteilten. Anfang Mai wird es für die I. Flotte in Dienst gestellt.

Der Schlachtkreuzer „Tiger“ soll über dem 229 mm starken Gürtelpanzer einen Plattengang von 152 mm Dicke erhalten.

Die „Iron Duke"-Klasse erhält zwei Luftabwehrgeschütze von 7,6 cm-Kaliber auf dem achteren Aufbau.

Der Kleine Kreuzer „Cordelia" („Calliope"-Klasse) ist als erster der acht Kreuzer des Etats 1913/14 am 23. Februar auf der Staatswerft Pembroke vom Stapel gelaufen. Baubeginn 21. Juli 1913, Deplacement 4400 t, Länge 128 m, Breite 13,4 m, Geschwindigkeit 30 kn mit 30 000 PS. Drei 15,2 cm- und sechs 10,2 cm-Geschütze, vier Torpedorohre. Nach anderer Nachricht sind die Kreuzer dieser Klasse Schwesterschiffe der „Arethusa"-Klasse.

Begonnen wurden die Kleinen Kreuzer „Cleopatra" in Devonport, „Conquest" in Chatham und „Carysfort" in Pembroke. Sie gehören ebenfalls zur „Calliope"-Klasse.

Von Zerstörern liefen vom Stapel: „Landrail" bei Yarrow, „Legion" bei Denny Brothers, „Lance" bei Thornycroft und „Lydiard" bei Fairfield („L"-Klasse, Etat 1912/13).

Ihre Probefahrten erledigten: Zerstörer „Midge" und „Owl" (Etat 1911/12) und „Laforey", „Liberty" und „Llewellyn" (Etat 1912/13).

— Havarien. Der Zerstörer „Laverock" lief infolge eines Ruderversagers nach Beendigung seiner Abnahmeprobefahrten bei Skelmorlie am Clyde auf einen Felsen auf. Bei Niedrigwasser liegt er trocken und konnte bisher noch nicht abgebracht werden.

Der neu in Dienst gestellte Zerstörer „Laforey" kollidierte nach versehentlichem Schlippen des Ankertaues im Hafen von Holyhead mit der Mole und erlitt erhebliche Beschädigungen am Bug.

Torpedoboot „Nr. 110" rammte einen Passagierdampfer und mußte mit beschädigtem Bug nach Portsmouth zurückkehren.

Wg.



Vereinigte Staaten von Amerika. Allgemeines. Der Regierung der Vereinigten Staaten ist bei ihrer gegen Huerta gerichteten Politik, die sie erst kürzlich durch Aufhebung des Waffenausfuhrverbotes wieder bezeugt hat, in der Erschießung des Engländers Benton ein Hindernis entstanden, das ihr erhebliche Schwierigkeiten bereitet und Auseinandersetzungen mit der englischen Regierung hervorgerufen hat. Präsident Wilson hat zwar erklärt, daß auch dieser Vorfall seine Politik des wachsamen Abwartens nicht ändern werde. Dennoch beleuchtet das Ereignis die eigenartige Lage der Vereinigten Staaten, da es beweist, daß die von ihnen als kriegführende Partei anerkannten Rebellen nicht einmal imstande sind, in den völlig in ihrer Hand befindlichen Gebieten die Ordnung aufrechtzuerhalten. In den Vereinigten Staaten mehren sich die Stimmen, die der Regierung abraten, eine Revolution weiter zu begünstigen, durch die das Eigentum und die Sicherheit der Amerikaner und Europäer bedroht und durch die Mexiko dem Ruin entgegengetrieben werde. Es besteht zweifellos ein Widerspruch zwischen diesen Tatsachen und den Versicherungen des Präsidenten Wilson, daß die Politik der Vereinigten Staaten lediglich von sittlichen Grundsätzen geleitet wird und nur dahin strebt, allen amerikanischen Nationen die Segnungen der Kultur zuteil werden zu lassen.

— Marinepolitik. Der Kongreß hat den Etat für Befestigungen in der Höhe von 22,2 Mill. ℳ bewilligt. In dieser Gesamtsumme sind eingeschlossen 3,1 Mill. ℳ für die Befestigungen der Philippinen und 0,5 Mill. ℳ für die Be-

festigungen auf den Hawaii-Inseln. Ferner sind für diese beiden Inselgruppen 1,7 Mill. ℳ für Munition und 323 000 ℳ für Minen ausgeworfen.

Die Marinekommission des Repräsentantenhauses hat am 24. Februar das Bauprogramm für 1914 gebilligt. Der Entwurf sieht den Bau von 2 Linienschiffen, 6 Torpedobooten, 1 großen Unterseeboot und 7 kleineren Unterseebooten vor.

Ferner hat die Kommission dem Vorschlage des Marinesekretärs auf Anlage einer staatlichen Panzerfabrik zugestimmt. Nach Ansicht der Kommission soll der Marinesekretär, wenn das Haus den Vorschlag billigt, aus Marineoffizieren und Zivilsachverständigen einen Ausschuß bilden, der dem Kongreß zur nächsten Sitzungsperiode einen eingehenden Bericht über die Kosten, die Rentabilitätsaussichten, den Platz und die Art der Anlage, den Arbeitsmarkt und das Panzermaterial vorlegen soll.

Der Marinesekretär hat Anfang Februar sechs Tage lang mit der Marinekommission des Repräsentantenhauses über alle Fragen der Marinepolitik verhandelt und dabei eine völlige Beherrschung des Stoffes gezeigt. Hinsichtlich des Platzes für das neue Trockendock, über den bei der Bewilligung des Marinehaushaltes im Plenum des Repräsentantenhauses entschieden werden wird, sprach er sich durchaus zugunsten von Norfolk aus. Er erklärte ferner, daß er im Begriff sei, strengere Strafen für Urlaubsüberschreitungen auszuarbeiten. Da die Mannschaftsstärke auf den Etat aufgefüllt ist, will er soweit gehen, Mannschaften, die den Urlaub mehr als 48 Stunden überschritten haben, auf dem Disziplinarwege wegen ehrenrührigen Betragens zu entlassen.

— Schiedsgerichte. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat für das nächste Jahr die Abhaltung der III. Fiedenskonferenz im Haag beantragt.

Der Staatssekretär des Auswärtigen, Bryan, hat mit Großbritannien, Dänemark, Schweden, Norwegen, der Schweiz, Italien, Spanien, Portugal und Japan Friedensverträge abgeschlossen, nach denen alle Streitigkeiten zwischen ihnen und den Vereinigten Staaten einem Schiedsgericht vorgelegt werden müssen. Ausgenommen sind Sachen, welche die Unabhängigkeit, die Ehre oder Lebensinteressen der beiden Parteien berühren und welche die Angelegenheiten dritter Staaten betreffen. Der Wert der Verträge ist infolge dieses Zusatzes sehr gering. Sie werden kaum in irgendeiner Weise zur Verhütung eines Krieges beitragen, da ein Staat nur dann zu den Waffen greifen wird, wenn seine Ehre, seine Unabhängigkeit oder seine Lebensfragen bedroht sind. Den Verträgen wurde am 21. Februar im Senat zugestimmt.

— Flottentätigkeit. Die Verbände der Atlantischen Flotte sind noch immer infolge der mexikanischen Wirren völlig zerrissen. Die Linienschiffe „Florida", „Delaware" und „Utah" der 1. Division sind nach Abhaltung von Übungen an der kubanischen Küste am 13. Februar nach Mexiko gegangen und haben dort die 3. Division abgelöst. Der Chef der 3. Division, Kontreadmiral Fletcher, ist in Mexiko geblieben und hat das Kommando der 1. Division übernommen, während Kontreadmiral Beatty die 3. Division nach der kubanischen Küste zurückgeführt hat. Die 2. Division ist bei Kuba geblieben, doch liegt Linienschiff „South Carolina" in Port au Prince auf Haiti. Von der 4. Division liegen „Connecticut" und „Minnesota" mit dem Geschwaderchef, Kontreadmiral Mayo, in Vera Cruz, „Kansas" in Guantánamo und „Ohio" in New Orleans. Der Flottenchef ist mit seinem Flaggschiff „Wyoming" während des Wechsels in Guantánamo geblieben; ferner üben dort die 3., 4., 5., 6. und 7. Torpedobootshalbflottille der Atlantischen Flotte. Die 1. Halbflottille liegt in Tampa, Fla., die 2. Halbflottille mit der 2. Unterseebootshalbflottille in Mobile, Ala., die neugebildete 3. Unterseebootshalbflottille liegt noch auf den Werften.

Die Linienschiffe „Michigan", „New Hampshire", „Louisiana" und „New Jersey" haben ihre Reparaturen beendet. Die Zahl der auf den Werften liegenden Linienschiffe der Atlantischen Flotte beträgt daher nur noch vier.

— Personal. Der Senat hat den Gesetzentwurf des Marinesekretärs auf Schaffung von sechs Vizeadmiralstellen angenommen. Somit ist ein langjähriger Wunsch der Marine der Erfüllung nähergerückt, dessen Verwirklichung dem sonst so erfolgreichen Marinesekretär Meyer wegen des hartnäckigen Widerstandes des Kongresses nicht gelungen war. Die eigentümliche Lage des Kontreadmirals Fletcher in den mexikanischen Gewässern, der als Chef eines Geschwaders von vier Linienschiffen sich dem nur um ein Jahr älteren englischen Kontreadmiral Cradock bei gemeinsamen Aktionen hätte unterordnen müssen, wenn England darauf nicht verzichtet hätte, hat hauptsächlich zum Umschwung der Meinungen beigetragen. In der Begründung erwähnte Senator Overmann, daß dieser Verzicht nicht freiwillig, sondern auf einen Wunsch der Botschaft der Vereinigten Staaten in London erfolgt ist. Der Gesetzentwurf bestimmt, daß die Chefs der Atlantischen, Pazifischen und Asiatischen Flotte Vizeadmirale sein sollen; die Verteilung der drei übrigen Vizeadmiralstellen ist dem Marinesekretär überlassen. Das Gehalt der in Bordkommandos oder im Auslande befindlichen Vizeadmirale soll 46 750 ℳ betragen, Vizeadmirale in heimischen Landkommandos erhalten das Gehalt der Kontreadmirale. Die Altersgrenze soll für Vizeadmirale von 62 auf 65 Jahre heraufgesetzt werden. Innerhalb des nächsten Jahres sollen vier Vizeadmiralstellen besetzt werden. Der Beförderung muß eine ärztliche Untersuchung vorausgehen. Die Gesamtzahl der Admiralsstellen wird durch das Gesetz nicht vermehrt, die Beförderungsbedingungen werden also nicht verbessert. Das Gesetz muß allerdings noch vom Unterhause angenommen werden. Wenn sich auch in der Marinekommission des Repräsentantenhauses, der das Gesetz jetzt vorliegt, bereits ein Widerstand bemerkbar macht, so ist doch Aussicht vorhanden, daß es durchgeht.

Die Marinekommission des Repräsentantenhauses hat die im Jahreshaushalt enthaltene Bestimmung, daß 25 Anwärter aus dem Mannschaftsstande in die Marineschule zu Annapolis eintreten dürfen, gebilligt.

Kapitän zur See Rogers, der infolge des Rücktrittes des Kontreadmirals Cottman zur Beförderung heransteht, ist wegen Mangels an Seefahrtzeit vorläufig nicht befördert worden.

Die Marine-Rangliste für 1914 ist erschienen. Die Anzahl der Ensigns und Junior-Lieutenants beträgt etwa 1000, woraus zu ersehen ist, daß die Beförderungsaussichten sehr schlecht sind. Der jüngste Ensign würde unter den jetzigen Bedingungen 20 Jahre bis zur Beförderung zum Lieutenant brauchen, er würde also ein Lebensalter von 40 Jahren erreichen. Das Personalgesetz, dessen Entwurf zur Zeit in einer Kommission nach den Vorschlägen von über 60 Seeoffizieren ausgearbeitet wird, soll diesem Übelstande abhelfen. Den Entwurf der Kommission wird der Marinesekretär dem Gesetzantrage zugrunde legen, den er dem Kongreß noch in dieser Sitzungsperiode vorlegen wird.

— Marinemiliz. Der Kongreß hat einen Gesetzentwurf zur Organisation der Marinemiliz angenommen. Die Abteilungen der Marinemiliz sollen von den Heeresmilizen der einzelnen Territorien gebildet werden. Der Marinesekretär setzt die Anzahl der Offizier- und Unteroffizierstellen fest und stellt den Territorien Schiffe und Waffen zur Ausbildung der Miliz zur Verfügung. Die Milizoffiziere rangieren innerhalb eines jeden Dienstgrades hinter den aktiven Offizieren. Der Präsident hat das Recht, die Miliz auf bestimmte Zeit mobilzumachen und sie im In- und Auslande zu verwenden. Die Mannschaften der Miliz unterstehen dann

den Kriegsgesetzen und Marineverordnungen und erhalten dieselbe Löhnung und Verpflegung wie die aktiven Mannschaften. Etwa 30 aktive Marineoffiziere sollen zur Ausbildung der Miliz kommandiert werden.

— Neubauten. Flottenkohlendampfer „Jupiter" hat am 17. Februar seine 48stündige Volldampffahrt beendet und dabei 15,1 kn im Durchschnitt gelaufen. Die durchschnittlichen Umdrehungen betrugen 115,7, die entwickelten Pferdekräfte 6940. Im Vertrage waren 14 kn gefordert. Von den drei als Vergleichsschiffe gebauten Flottenkohlendampfern „Jupiter", „Cyclops" und „Neptune" hat demnach „Jupiter", der mit einem Turbogenerator und elektrischem Schraubenantrieb versehen ist, die größte Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht. Der mit Turbinen und Westinghouse-Getriebe ausgerüstete Dampfer „Neptune" lief bei der 2tägigen Volldampffahrt 14,96 kn, während „Cyclops", der Kolbenmaschinen besitzt, nur 14,61 kn gelaufen ist. Die Maschinenanlage des „Jupiter" ist von der General Electric Co. hergestellt. Die nunmehr beendeten Probefahrten waren mehrere Wochen unterbrochen worden, weil durch Bruch eines Bolzens in der Turbine die Schaufeln beschädigt worden waren.

Der Marinesekretär hat den Bau des Vorratsschiffes „Nr. 1" der Staatswerft Boston und den Bau des Transportschiffes „Nr. 1" der Staatswerft Philadelphia übertragen. Die Schiffe gehören zum Bauprogramm 1913. Beschreibung und Angebote der Bauwerften siehe „Marine-Rundschau", Dezember 1913 und Februar 1914. Die Aufträge wurden den beiden Staatswerften erteilt, weil ihre Angebote niedriger waren als die der Privatfirmen. Um den Bau auf den Staatswerften ausführen zu können, hat der Marinesekretär zur Anlage einer Helling und zum Bau von Kränen für Boston 629 000 ℳ und für Philadelphia 850 000 ℳ gefordert.

— Unterseebootswesen. Der Marinesekretär hat drei Unterseeboote des Jahresprogramms 1913 in folgender Weise vergeben: zwei Boote an die Electric Boat Co., Typ „37 H" dieser Firma, zu bauen bei der Fore River Shipbuilding Co.; ein Boot an eine Staatswerft, die noch bestimmt werden soll, Typ der Lake Co. Sämtliche Pläne zu diesem Boot sollen von der Lake Torpedoboat Co. geliefert werden.

Unterseeboot „K 2" ist am 31. Januar in Boston in Dienst gestellt und der 3. Unterseebootshalbflottille zugeteilt worden, die nunmehr aus den Booten „G 1", „G 2", „G 4", „K 2" und dem Tender „Ozark" besteht.

Im »Scientific American« wird der Vorschlag gemacht, die Unterseeboote mit einer torpedoförmigen Boje auszurüsten, die beim Sinken eines Bootes durch ein Torpedorohr ausgestoßen werden kann. Die Boje soll an der Oberfläche aufrecht schwimmen, bei Tage eine Flagge, bei Nacht ein Licht tragen und durch ein Kabel oder eine Leine mit dem Boot verbunden sein.

— Flugwesen. Auf dem Linienschiff „Mississippi", dem Mutterschiff der Marineflugstation Pensacola ist zu Versuchszwecken eine katapultartige Startmaschine für Flugzeuge eingebaut worden, die von Kapitän zur See a. D. Chambers erfunden worden ist. Vgl. „Marine-Rundschau" 1913, S. 252. Wenn sich die Einrichtung bewährt, beabsichtigt das Marinedepartement, sie auf allen Linienschiffen der Atlantischen Flotte einzubauen.

— Panamakanal. Oberst Goethals erklärte am 11. Februar, daß bereits jetzt kleinere Kriegsfahrzeuge im Notfalle den Kanal passieren können. Nur die Beseitigung des Cucaracha-Erdrutsches im Culebra-Einschnitt kann möglicherweise die rechtzeitige Fertigstellung des Kanals verhindern. Die engste Stelle ist dort erst 49 m breit, während der Kanal an diesem Punkt 90 m breit sein soll.

Präsident Wilson hat mit der Senatskommission für auswärtige Angelegenheiten und dem demokratischen Parteiführer Underwood Konferenzen über die Gebührenfreiheit der Küstenfahrer der Union im Panamakanal abgehalten. Der Präsident erklärte, daß gewichtige internationale Gründe für sein Verlangen, die Befreiungsklausel zurückzuziehen, vorliegen. Die daraufhin von der Regierung eingebrachte Bill verlangt, in dem Panamakanal-Gesetz den Satz über die Gebührenfreiheit der Schiffe der Union zu streichen. Am 5. März verlas Präsident Wilson vor dem Abgeordnetenhause eine kurze, aber außergewöhnlich eindringliche Botschaft an den Kongreß, worin er auseinandersetzte, daß das Ausland die Bevorzugung der Schiffahrt der Union geschlossen als Vertragsbruch ansehe. Er schloß mit der Wendung: „Ich fordere dies von Ihnen, um die auswärtige Politik der Regierung zu unterstützen. Ich weiß nicht, wie ich mit Angelegenheiten von noch größerer Schwierigkeit und Tragweite fertig werden soll, wenn Sie der Vorlage nicht uneingeschränkt zustimmen."

v. Selchow.

⚜

Frankreich. Marineetat. Der Marineetat wurde in dreitägiger Beratung nach dem Vorschlag der Budgetkommission ohne wesentliche Änderungen angenommen (vgl. Märzheft, S. 442). Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Sitzungsperiode hatte man eine allgemeine Besprechung über Marinefragen fallen lassen und war sofort zur Beratung der einzelnen Kapitel übergegangen. Von den meisten Rednern wurde größere Sparsamkeit und bessere Anwendung der bewilligten Mittel empfohlen; so wies der Abgeordnete Vizeadmiral a. D. Bienaimé darauf hin, daß Deutschland in der Zeit von 1900 bis 1913 bei einem Aufwand von etwa 4176 Mill. *M* 1 101 000 t Neubauten fertiggestellt habe, während Frankreich es bei 3672 Mill. *M* nur auf 609 000 t gebracht habe.

Auf Antrag von M. Bienaimé wurden auch von den Indiensthaltungskosten des Fähnrichsschulschiffes „Jeanne d'Arc" etwa 200 000 *M* gestrichen. Die Indiensthaltungskosten wären nur so hoch geworden, weil das Schiff auf seinen Reisen anstatt der ökonomischen Fahrt höhere Geschwindigkeiten laufe. Dadurch hätten sich die Ausbildungskosten für jeden Fähnrich auf rund 20 000 *M* belaufen. Die Gesamtausgaben für 1914 werden etwa 500 Mill. *M* betragen.

— Flottentätigkeit. Im Februar und März erledigten die Flottenschiffe zum größten Teil Einzelübungen in der Nähe von Toulon. Die schweren Stürme, die Ende Februar das westliche Mittelmeer und die Südküste Frankreichs heimgesucht haben, führten zu verschiedenen Unfällen in der Marine. In der Nacht vom 22./23. Februar geriet der Panzerkreuzer „Waldeck Rousseau", der im östlichen Teil des Golf Juan zu Anker lag, bei schwerem SW-Sturm ins Treiben und kam nach kurzer Zeit in der Nähe von Le Croton mit dem Vorschiff auf leicht abfallendem Grund fest. Der Flottenchef, Vizeadmiral Boué de Lapeyrère, begab sich an Bord seines Flaggschiffs „Courbet" zur Unfallstelle, um die Abbringungsarbeiten persönlich zu leiten.

Bevor die bestellten Schlepper eintrafen, machte der Panzerkreuzer „Ernest Renan" einen Abschleppversuch, bei dem „Waldeck Rousseau" sich aber nicht bewegte. Durch Lotungen hatte man festgestellt, daß das Schiff auf etwa 80 m Länge festsaß. Die Werftfahrzeuge trafen gegen 5 Uhr nachm. ein, und trotz des sehr schlechten Wetters wurde sofort mit dem Ausladen von Kohlen und Munition begonnen. Diese Arbeit wurde die ganze Nacht hindurch unter der Scheinwerferbeleuchtung der in der Nähe

liegenden Schiffe fortgesetzt und hatte den Erfolg, daß das anfangs etwas nach Backbord überliegende Schiff sich allmählich gerade legte. Das schlechter werdende Wetter zwang dazu, die Leichterarbeiten am Vormittag des 24. einzustellen. Ein zweiter Abschleppversuch von „Ernest Renan“ hatte wieder keinen Erfolg.

Im Laufe des Tages ging der Wind von SW auf SO und brachte dadurch das Wasser im Golf Juan etwas zum Steigen. Am Nachmittag unternahmen die beiden Schlepper einen Abschleppversuch, während dessen das Schiff durch gleichmäßiges von Bord zu Bord Laufen der Mannschaft ins Schlingern gebracht wurde. „Waldeck Rousseau“ bewegte sich 30 m von der Stelle, kam aber nicht ganz frei.

Der SO-Wind frischte wieder so auf, daß weitere Abschleppversuche und auch die Leichterarbeiten während der folgenden Nacht eingestellt werden mußten. Das Wasser stieg infolge des SO-Windes noch mehr, so daß der um 7 Uhr vorm. von zwei Schleppern unternommene vierte Abschleppversuch endlich den gewünschten Erfolg hatte. „Waldeck Rousseau“ konnte mit der wieder klargemachten Mittelmaschine mitarbeiten. Das Schiff wurde auf tiefem Wasser verankert, um zunächst wieder Kohlen und Munition überzunehmen, und ging dann mit eigener Kraft nach Toulon in die Werft. Über die Beschädigungen, die das Schiff erlitten hat, sind die verschiedensten Gerüchte laut geworden. Anfangs hieß es, „Waldeck Rousseau“ könnte bereits nach zwei Tagen am Flottenschießen teilnehmen, die nähere Untersuchung scheint aber doch ergeben zu haben, daß eine längere Reparatur nötig sein wird.

— Personal. Nach »Moniteur de la Flotte« ist der Ausbildungsgang der Offiziere durch eine Verordnung des Marineministers neu geregelt worden. Die erst im Jahre 1912 erlassene Verfügung, daß die Subalternoffiziere nach siebenjähriger Frontdienstzeit einen einjährigen Artillerie- und Torpedolehrgang besuchen müssen, ist wieder aufgehoben worden. Statt dessen sind Kapitänleutnants und ältere Oberleutnants zu sechsmonatigen Artillerie- oder Torpedolehrgängen zu kommandieren. Wahrscheinlich haben Offiziermangel und vergrößerter Bedarf an jungen Offizieren infolge der Indienststellung der Großkampfschiffe zu dieser Maßnahme geführt, die eigentlich einen Rückschritt gegen den früheren Ausbildungsgang bedeutet.

Die erst vor etwa zwei Jahren eingeführte Verschmelzung des Signal- und Bootsmannspersonals (timonier und gabier) in eine Kategorie des Manöverpersonals (manoeuvrier) ist wieder rückgängig gemacht worden. In der Front wurde schon von Anfang an auf die entstandenen Schwierigkeiten hingewiesen, da ein guter Seemann nicht ohne weiteres auch ein brauchbarer Signalgast wäre, während der beste Signalgast für seemännische Arbeiten oft nicht das geringste Verständnis besäße.

— Torpedowesen. Bisher bezog die französische Marine die Torpedos nur von der Firma Whitehead in Fiume, die jetzt in der Nähe von Toulon bei St. Tropez mit Hilfe französischen Kapitals eine Zweigfabrik anlegt. Wie aus der Denkschrift zum Marineetat hervorgeht, befaßt sich neuerdings auch die Firma Schneider mit der Herstellung von Torpedos. Vorläufig soll es ihr aber noch nicht gelungen sein, brauchbares Material zu liefern.

— Unfälle. Bei gemeinsamen Übungen mit der Flotte rammte der Zerstörer „Fantassin“ infolge Ruderversagens den Zerstörer „Poignard“ kurz hinter der vorderen Brücke. „Poignard“ erhielt ein 2 m großes Leck. Der Zusammenstoß war so heftig, daß auf „Poignard“ die Kessel aus ihren Fundamenten gehoben wurden. „Poignard“ ging zur Vermeidung der Kollision äußerste Kraft zurück und stieß hierbei mit dem in seinem Kielwasser fahrenden Zerstörer „Cognée“ zusammen, der ebenfalls erheblich beschädigt wurde. Alle drei Boote wurden sofort nach Toulon gebracht, um gedockt zu werden.

Während des Sturmes, bei dem der Panzerkreuzer „Waldeck Rousseau“ festkam, lagen die Zerstörer „Dague“ und „Casque“ im Hafen von Nizza. Von dem im Hafen herrschenden Seegang wurden die beiden Boote so heftig gegen die Kaimauer geworfen, daß „Dague“ ein Leck und „Casque“ verschiedene Beschädigungen am Heck erlitt. Diese Boote mußten ebenfalls die Werft aufsuchen.

— Flugwesen. Die von französischen Zeitungen gebrachte Nachricht, daß es einem Seeoffizier gelungen wäre, mit einem Flugzeug von Bord des Panzerkreuzers „Foudre“ abzufliegen und dort auch wieder zu landen, hat sich nicht bestätigt. Tatsache ist, daß eine an Bord dieses als Flugzeugschiff dienenden Kreuzers errichtete Plattform ein Abfliegen von Flugzeugen gestattet. Für ein Landen von Flugzeugen ist sie aber nicht eingerichtet. Die Flugzeuge gehen nach wie vor in der Nähe des Kreuzers aufs Wasser nieder und werden dann mit einem Ladebaum an Bord eingesetzt.

— Brandpfeile als Waffe gegen Lenkballons. Die französische Heeresverwaltung macht zur Zeit Versuche mit Brandpfeilen, die vom Flugzeug aus gegen Lenkballons verwendet werden sollen. Die etwa $^1/_2$ m langen Pfeile haben an der Spitze eine Zündkapsel, die einen flüssigen Explosivstoff enthält. Sobald die Spitze des Pfeiles auf einen harten Gegenstand stößt, entzündet sie sich. Nachdem die ersten Versuche vom Eiffelturm aus befriedigt haben, sollen sie jetzt vom Flugzeug aus wiederholt werden.

— Organisation. Mit dem 1. April wird das erst im vorigen Jahre neu gebildete Lehrgeschwader (escadre d'instruction) wieder aufgelöst und statt dessen eine Lehrdivision (division d'instruction) gebildet, die folgende Schiffe umfassen soll: „Jauréguiberry“ (Flaggschiff), „Charlemagne“, „Pothuau“, „Marceau“, „Tourville“, „La Hire“. Es ist kaum anzunehmen, daß mit diesem Verbande im Kriege zu rechnen ist. „Suffren“ — früher im Lehrgeschwader — kommt in die Ergänzungsdivision des II. Geschwaders.

— Küstenbefestigungen. Die Frage der Übernahme eines Teiles der Küstenbefestigungen durch die Marine scheint immer noch nicht geklärt zu sein. Beabsichtigt war, daß am 1. April Cherbourg und später Brest, Toulon und Biserta von der Heeresverwaltung an die Marine abgegeben werden sollten. Durch ein Gesetz vom Jahre 1791 hat die Armee den Schutz des ganzen Landes, also auch der Küsten, zu übernehmen. Der in letzter Zeit verstärkte Schutz der Ostgrenze ließ es dem Kriegsminister erwünscht erscheinen, die Besetzung der Küstenwerke an die Marine abzutreten, die in ihren Reservisten genügend Personal zur Besetzung der Werke hätte. In der richtigen Erkenntnis, daß Reservisten, die ihrer Dienstpflicht auf Schiffen genügt haben, nicht ohne weiteres in Küstenwerken Verwendung finden können, hat der Marineminister, der seinen Bedarf ohnehin schon mit Leuten des Landersatzes decken muß, eine entsprechend höhere Zahl des Landersatzes beantragt. In den Kammerverhandlungen wurde der Marineminister verschiedentlich über seine Stellungnahme zu dieser Angelegenheit befragt, er gab aber stets ausweichende Antworten. In der Presse tauchen in letzter Zeit verschiedentlich Nachrichten auf, daß die Anordnung, betreffend die Übernahme des Küstenschutzes durch die Marine, wieder rückgängig gemacht werden würde. Begründen ließe sich diese Maßnahme dadurch, daß der Kriegsminister nach Einführung der dreijährigen Dienstzeit wieder genügend aktives Personal zur Verfügung hat.

— Bekohlungsverhältnisse. »Le Yacht« vom 28. Februar behandelt im Leitartikel die Bekohlungsfrage in der französischen Marine und kommt dabei zu dem Schluß, daß Frankreich in der kriegsmäßigen Kohlenversorgung noch sehr

weit im Rückstande ist. In der französischen Marine werden Briketts und Stückkohlen verfeuert. Erstere haben den Vorzug der größeren Reinlichkeit und auch der schnelleren Bekohlungsmöglichkeit; sie werden von Hand zu Hand gemannt. Gegenüber der jetzt meistens zur Verwendung kommenden englischen Wales-Kohle haben die Briketts aber den Nachteil einer viel stärkeren Rauchentwicklung. Das Übernehmen der Stückkohlen in Säcken ist sehr umständlich, da erst besondere Plattformen an Bord der kohlenden Schiffe hergerichtet werden müssen.

Als besonders gute Leistung wird schon hervorgehoben, daß „Ernest Renan“ vor einiger Zeit 1200 t in 10 Stunden übergenommen habe (120 t stündliche Durchschnittsleistung); im allgemeinen könne man vorläufig von Linienschiffen und Kreuzern nicht mehr als 100 t in der Stunde erwarten.

Die Bekohlungseinrichtungen der „Jean Bart“-Klasse weisen nach »Le Yacht« bedeutende Fortschritte auf. Nach den Berechnungen müßten diese Schiffe etwa 450 t Briketts und 300 t Stückkohle in der Stunde übernehmen können.

Zum Schluß hält der Verfasser es für wünschenswert, für die Marine besondere Kohlendampfer zu bauen. Wenn dieser Vorschlag wegen zu hoher Kosten von den gesetzgebenden Körperschaften abgelehnt werden würde, so müsse man den Dampferbesitzern Subventionen zahlen und sie dadurch verpflichten, besondere, von der Marine zu bestimmende Einrichtungen schon im Frieden einzubauen.

⚜

Japan. Äußere Politik. Bei Aufnahme der Verhandlungen im japanischen Reichstage am 21. Januar hat der Minister des Äußern Baron Makino eine bemerkenswerte Rede über Japans Beziehungen zum Auslande gehalten. Er ging davon aus, daß die Beziehungen zu allen Vertragsmächten herzlich seien, und hob die Bedeutung und unverminderte Festigkeit des Bündnisses mit Großbritannien hervor, dem es nach seiner Ansicht in erster Linie zu danken sei, wenn die Unabhängigkeit Chinas bisher gewahrt geblieben sei. Nach einigen freundlichen Worten an die russische Adresse verbreitete er sich des weiteren über die japanische Politik in China, die nach wie vor nur wirtschaftliche Interessen zur Grundlage habe. Der Minister kam dann auf die Revolution in Mexiko zu sprechen, betonte die Notwendigkeit eines Schutzes der dort lebenden Japaner und gab der Hoffnung Ausdruck, daß bald Ruhe und Ordnung im Lande hergestellt würden. Eingehend schilderte er die Beziehungen zu den Vereinigten Staaten zu Amerika, die ihren Brennpunkt in der japanfeindlichen Gesetzgebung Kaliforniens haben. Die Bundesregierung in Washington habe zwar den anerkannt guten Willen gezeigt, auf die kalifornische Regierung in einem Japan freundlichen Sinne einzuwirken, es aber nicht verhindern können, daß die Webb-Bill, welche Japanern das Recht auf Grundeigentum abspricht, mit großer Mehrheit angenommen, vom Gouverneur unterzeichnet und am 10. August in Kraft getreten ist. Da hierin eine Verletzung des japanisch-amerikanischen Handelsvertrages erblickt werden mußte, wurden vom japanischen Botschafter in Washington dreimal Protestnoten überreicht; die Antworten auf die beiden ersten sind unbefriedigend ausgefallen, auf die dritte ist bisher noch keine Antwort erteilt. Der Minister schloß mit den Worten: „Die Kaiserliche Regierung findet die Antwort der amerikanischen Bundesregierung in keiner Weise befriedigend und erkennt die Notwendigkeit an, andere Pläne zur Lösung der schwebenden Fragen auszuarbeiten. Über die Art solcher Pläne etwas mitzuteilen, dafür ist die Zeit leider noch nicht gekommen.“

— Innere Politik. Zum besseren Verständnis des dem Reichstag vorgelegten neuen Flottenbauprogramms sei ein kurzer Rückblick auf die Pläne der letzten Jahre vorausgeschickt. Nachdem in den ersten Jahren nach dem russisch-japanischen Kriege die japanische Flotte nur einen Zuwachs von 2 Linienschiffen erhalten hatte, setzte 1910 eine lebhafte Agitation für ein neues Bauprogramm ein. Der damalige Marineminister Graf Yamamoto plante den Bau von 8 Linienschiffen, 8 Panzerkreuzern, 16 Kleinen Kreuzern und 48 Zerstörern mit einem Kostenaufwande von rund 1130 Mill. ℳ. Da dieser Bauplan ohne Aufnahme neuer Anleihen undurchführbar war, wurden zunächst 1 Linienschiff, 4 Panzerkreuzer und 8 Kleine Kreuzer gestrichen, so daß rund 730 Mill. ℳ zu bewilligen waren. Auch diese Forderung erwies sich als noch zu hoch, und man einigte sich schließlich auf 195 Mill. ℳ, wovon zuzüglich der Restbeträge aus früheren Bewilligungen 4 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer und 3 Kleine Kreuzer gebaut werden sollten. Zu diesen Schiffen rechnen: Linienschiff „Fuso“ und „Nr. 4“, Panzerkreuzer „Kongo“, „Hiyei“, „Haruna“, „Kirishima“, Kleine Kreuzer „Chikuma“, „Hirado“ und „Yahagi“; es wären dann noch 2 Linienschiffe zu bauen gewesen. Das neue Bauprogramm sieht nun, wie die Zeitungen melden, außer den oben genannten Schiffen den Neubau von weiteren 2 Panzerkreuzern bis 1917 und 4 Linienschiffen bis 1920 vor. Die Kosten von 647,1 Mill. ℳ verteilen sich auf 7 Jahre und setzen sich zusammen aus 325,8 Mill. ℳ Restbetrag des noch nicht vollendeten letzten Programms und 321,3 Mill. ℳ Neuforderungen. Auf die einzelnen Jahre sollen sich die Summen wie folgt verteilen:

	ℳ	ℳ
1913/14	98 213 506	12 600 000
1914/15	108 473 007	18 900 000
1915/16	98 449 149	29 400 000
1916/17	20 656 671	107 000 000
1917/18	—	27 400 000
1918/19	—	63 000 000
1919/20	—	63 000 000
zusammen	325 792 333	321 300 000

Die Finanzlage des Reiches läßt die Durchführung dieses Programms nicht unmöglich erscheinen. Der Haushaltsentwurf schließt in Ausgaben mit 1155, in Einnahmen mit 1218 Mill. ℳ, also einem Überschuß von 63 Mill. ℳ ab; hinzukommen noch rund 150 Mill. ℳ Ersparnisse des letzten Jahres, dessen Einnahmen den Voranschlag übertroffen haben. Bis zum Jahre 1916 zeigt das Flottenprogramm eine gewisse Stetigkeit mit durchschnittlich 134 Mill. ℳ jährlich; für die letzten drei Jahre dürfte die übrige Summe in den Berichten der Presse ziemlich willkürlich verteilt sein. Der plötzliche Abfall von 1916 auf 1917 gibt jedenfalls der Vermutung Raum, daß man für diesen Zeitpunkt die Vorlage eines neuen Programms plante. Dies findet eine gewisse Bestätigung in einer Meldung des »Standard« vom 24. Dezember, daß nach einer Äußerung des japanischen Militärattachés bei der Botschaft zu London eine neue Forderung von 714 Mill. ℳ, auf 6 Jahre verteilt, eingebracht werden solle. Unbestätigt sind bisher auch die Angaben über die Art der noch zu bauenden Schiffe geblieben; den obengenannten Zahlen steht eine unverbürgte Mitteilung des Marineministers in der Budgetkommission gegenüber, nach der die Neubauten 1914 bis 1921 umfassen sollen: 8 Panzerkreuzer von 30000 t, 2 Kreuzer von 27500 t, 8 Kleine Kreuzer, 2 Avisos, 26 Zerstörer und 10 Unterseeboote; dabei wäre aller Wahrscheinlichkeit nach schon mit einer Erweiterung des Programms gerechnet, da für diese Bauten die angesetzten Mittel kaum ausreichen dürften. Nach den weiter unten erwähnten, vom Reichstage beabsichtigten Streichungen wird allerdings mit einer Kürzung des Bauprogramms zu rechnen sein.

Trotzdem von den oppositionellen Blättern die Forderungen stark angegriffen und eine größere Sparsamkeit im Interesse der Steuerermäßigung gefordert wurde, schien es zunächst doch, als ob die Regierung eine, wenn auch geringe Mehrheit für die Bewilligung des Flottenprogramms auf ihrer Seite haben werde. Aber die Aufdeckung einer Bestechung, durch die japanische Marineoffiziere bloßgestellt wurden, gab den Verhandlungen eine ungünstige Wendung. Der Hergang ist kurz folgender: Am 20. Januar wurde in Berlin der frühere Angestellte der Niederlassung der Siemens-Schuckert-Werke in Tokio, Richter, wegen Diebstahls und versuchter Erpressung zu 2 Jahren Zuchthaus verurteilt. Der Angeklagte hatte an die Direktion einen Erpresserbrief geschrieben, in dem er behauptete, Beweise dafür in Händen zu haben, daß die Firma sich Bestechungen hoher japanischer Beamter (genannt wurde Kontreadmiral Fujii) habe zu Schulden kommen lassen. Gleiche Beschuldigungen hatte er gegen die Siemens-Brothers-Dynamo Works Ltd. in London und die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie erhoben. Als dies bekannt wurde, haben die Siemens-Schuckert-Werke sofort bei der Staatsanwaltschaft Anzeige erstattet und öffentlich erklärt, daß sämtliche Marinegeschäfte in Japan durch einheimische Agenten, wie es in außereuropäischen Ländern üblich ist, vermittelt worden seien, wofür diese naturgemäß Kommissionen erhalten haben. An japanische Staatsbeamte seien niemals direkt oder indirekt Kommissionen irgendwelcher Art gezahlt worden. Durch den Prozeß ist die gesamte Öffentlichkeit Japans stark erregt worden. Man muß dabei berücksichtigen, daß schon früher von der Presse der Oppositionsparteien Anschuldigungen gegen die Regierung erhoben worden sind; die »Niroku« verstieg sich in ihrer Nummer vom 5. Dezember zu der Behauptung, der Premierminister habe bei allen seinen Plänen nur den eignen Vorteil im Auge, so auch jetzt bei der Flottenvermehrung, und Yamamoto werde von den an Armstrong zu zahlenden Beträgen einen Teil als Kommission für seine Vermittlungstätigkeit erhalten. Auf so vorbereitetem Boden benutzte die Opposition die Gelegenheit, um gegen die Regierung Sturm zu laufen und wenn möglich einen Sturz des Kabinetts zu erzwingen. Auf eine Interpellation ihrer Führer Shimada (Rikken Doshikai) und Ozaki (Chuseikai) sicherte der Marineminister am 23. Januar strenge Untersuchung zu, bei der weder Hoch noch Niedrig geschont werden solle. Der Direktor der Siemens-Schuckert-Filiale, Herrmann, und der Vertreter des Reuterschen Bureaus, Pooley, die angeblich Beweisstücke vernichtet haben, wurden trotz ihres Einspruches verhaftet; eine Anzahl Vertreter ausländischer Firmen und viele höhere Offiziere und Staatsbeamte sind vernommen, letzthin mehrere Marineoffiziere bis auf weiteres vom Dienst enthoben oder in Untersuchung gezogen worden.*) Hiermit nicht zufrieden, beantragten die oppositionellen Parteien ein Mißtrauensvotum gegen die Regierung und versuchten, die Seijukei zum Abfall von der Marinepartei und zur Bildung eines Koalitionskabinetts mit der Militärpartei unter Terauchi zu bewegen. Nachdem das Kabinett schon erklärt hatte, daß es seine Demission auf keinen Fall einreichen werde, da es das Vertrauen des Kaisers besäße, wurde das Mißtrauensvotum mit 205 gegen 163 Stimmen abgelehnt; die Seijukei erklärte, sie werde die Regierung so lange unterstützen, bis tatsächliche Beweise für die Bestechlichkeit der Marine erbracht worden wären. Im Verlauf der Debatte kam es zwischen Mitgliedern der Seijukei und der nationalistischen Kokuminto zu einem Handgemenge, wobei der Abgeordnete Ito verletzt wurde. Inzwischen hatte die Erregung auch weitere Volkskreise ergriffen, und es kam zu Szenen, die an die Vorgänge im vergangenen Jahre

---

*) Die Zeitungen nennen den Ingenieur-Kontreadmiral Fujii, Ingenieur-Kontreadmiral a. D. Iwasaki, Ingenieur-Kapitän Sawazaki; ferner den Ingenieur-Vizeadmiral Takeda, Vizeadmiral Matsumoto, Vizeadmiral Murakami, Schiffbau-Vizeadmiral a. D. Matsuo, Ingenieur-Korvettenkapitän Hiraoka und Korvettenkapitän Yamamoto. Außer diesen ist noch eine große Anzahl aktiver und inaktiver Offiziere vernommen worden.

erinnern. An mehreren Orten wurden Volksversammlungen abgehalten, in denen die Redner gegen die Regierung wegen des Flottenskandals Anklage erhoben. Als die Ablehnung des Mißtrauensvotums bekannt wurde, drang die Menge in die Höfe des Parlaments ein, versuchte die Türen zu sprengen und Abgeordnete der Seijukei anzugreifen. Gegen Abend steigerten sich die Tumulte derartig, daß Militär zur Sicherung des Parlamentsgebäudes und des Marineministeriums aufgeboten werden mußte. Bei verschiedenen Zusammenstößen mit der Polizei wurden zahlreiche Personen verletzt und über 200 verhaftet. Dies hat aber auf die Volksstimmung kaum mäßigend eingewirkt, in der übrigens immer mehr zum Ausdruck kam, daß sich die Bewegung gegen die unpopulären Steuern richtete und der Flottenskandal nur den Stein ins Rollen gebracht hat. Die unmittelbare Rückwirkung auf die Parlamentsverhandlungen ist denn auch nicht ausgeblieben. Zunächst beschloß der Haushaltsausschuß des Reichstags einstimmig, von dem Flottenetat 63 Mill. *M* und von den zur Wiederauffüllung des ständigen Marinefonds beantragten Mitteln 92 Mill. *M* zu streichen. In der Budgetkommission am 9. Februar erklärte der Marineminister, er werde sich einer Herabsetzung von 63 Mill. *M* nicht widersetzen; die Untersuchung schreite fort, er hoffe bald in der Lage zu sein, die gegenwärtige Ungewißheit aufzuklären.

Am 12. Februar ist das Budget im Unterhause mit folgenden von der Seijukei beantragten Abänderungen angenommen worden: Umwandlung der für den Flottenreservefonds angesetzten 92 Mill. *M* in einen Fonds zur Hebung der Industrie; Aufschiebung von 63 Mill. *M* der Flottenvorlage auf die Jahre nach 1916, was praktisch zunächst nicht viel zu bedeuten hat; Einstellung von 30 Mill. *M* für Steuerermäßigung. In dieser Fassung ging die Vorlage dem Herrenhause zu. Hier mußte der Marineminister in einer Sitzung zugeben, daß Bestechungen tatsächlich vorgekommen seien. Die Budgetkommission des Oberhauses beschloß dann, als Protest gegen die Mißbräuche in der Flotte außer der vom Unterhause bereits vorgenommenen Streichung von 63 Mill. *M* eine weitere Herabsetzung um 84 Mill. *M* zu empfehlen. Hiergegen wandte sich der Premierminister entschieden, indem er betonte, daß dadurch die Landesverteidigung ernstlich in Frage gestellt würde. Das Oberhaus soll aber am 13. März das Budget mit einem Abstriche von 84 Mill. *M* verabschiedet haben, das nunmehr an das Unterhaus zurückgegangen ist. Es wird ein Konflikt zwischen beiden Häusern befürchtet, wenn es nicht gelingt, eine Einigung zustande zu bringen. Die telegraphischen Pressemeldungen lassen über die Einzelheiten noch kein klares Bild gewinnen, weshalb wir uns vorbehalten müssen, darauf zurückzukommen. Im Verlaufe der Debatten beschuldigte der Abgeordnete Murata den Ministerpräsidenten der Bestechlichkeit und forderte dessen Abdankung als Vorbedingung für die Annahme des Marineetats. Die Stellung der Regierung hat sich entschieden verschlechtert, und die Zeitungen erörtern immer bestimmter einen Wechsel des Kabinetts, mit dessen Neubildung angeblich Fürst Tokugawa betraut werden soll. Vorläufig bewahrt die Regierung aber ihre Festigkeit; mehrere Blätter sind beschlagnahmt und verschiedene Offiziere, die unbewiesene Anklagen in Volksversammlungen vorgebracht hatten, disziplinarisch bestraft worden. Inzwischen ist die zur Untersuchung der Bestechungsangelegenheit eingesetzte Kommission aufgelöst worden, und die Untersuchung befindet sich jetzt in den Händen der Marinegerichtsbehörden. Der Skandal, der die Öffentlichkeit in Japan nahezu ausschließlich beschäftigt, hat immer weitere Kreise gezogen. Unter anderm sollen Unregelmäßigkeiten bei den Lieferungen der Marine-Brikettfabrik in Tokuyama aufgeworfen worden sein; die Untersuchung ist auf alle Marinewerften und -kassen und auf die Beziehungen zu Vickers und Armstrong ausgedehnt worden, so daß sich der Ausgang und die Folgen der Angelegenheit zur Zeit noch nicht absehen lassen. Die große Erregung im Lande wird

zum Teil auf die sehr naheliegende Vermutung zurückzuführen sein, daß die zutage getretenen Verhältnisse sich keineswegs allein in der Marineverwaltung finden könnten.

— Material. Das auf der Marinewerft Kure im Bau befindliche Linienschiff „Fuso“ sollte im März in seinem Baudock aufschwimmen; Maschinen und Armierung sind bereits eingebaut. Außer der schweren und Mittelartillerie erhält das Schiff vier 7,6 cm-SK als Luftabwehrgeschütze.

Ein neues Linienschiff vom Typ „Fuso“ ist im Februar auf der Kawasakiwerft in Kobe auf Stapel gelegt worden; sein Bau wird angeblich schon 1916 beendigt sein.

Einer der beiden in England im Bau befindlichen Zerstörer wird im März vom Stapel laufen. 955 t, Ölmotoren, 35 kn, Bewaffnung: zwei 10,2 cm-, fünf 7,6 cm-Geschütze, drei Torpedorohre.

— Dock. In das auf der Staatswerft in Maizuru seit 1905 im Bau befindliche Trockendock ist im Dezember 1913 Wasser eingelassen worden; im März soll es in Betrieb genommen werden. Kosten 3 885 000 *M*, Länge 228,5 m, Breite 32,9 m, Tiefe 10,7 m.

Das 1911 in Yokosuka in Bau gegebene Trockendock soll folgende Abmessungen erhalten: Länge 242,3 m, Breite 36,6 m, Tiefe 12,7 m. Fertig wird es voraussichtlich 1916 sein.

— Flugwesen. Eine Gesellschaft zum Bau und zur Einfuhr von Flugzeugen, verbunden mit Fliegerschule, ist mit einem Kapital von 630 000 *M* in Osaka gegründet worden.

— Todesfall. Der frühere Minister des Auswärtigen, Graf Aoki, ist am 16. Februar im Alter von 70 Jahren gestorben. Nachdem er an der Berliner Universität studiert hatte, wurde er Anfang der 70er Jahre Sekretär an der neugegründeten japanischen Gesandtschaft, der er dann lange Jahre, zuletzt als Gesandter, angehörte. Schon in jungen Jahren mit deutschem Wesen bekannt und mit einer Deutschen verheiratet, war er einer der eifrigsten Förderer deutscher Kultur in seinem Vaterlande. Deutschland hat in ihm einen seiner besten Freunde in Japan verloren, dessen Andenken man in Ehren halten wird.

Ack.

✤

Italien. Die Unterseebootsabteilung in Spezia erhält bis auf weiteres folgende Neueinteilung:

„Jalea“ (Führerboot).

„Salpa“, „Jantina“,
„Argo“, „Pullino“,
„Velella“, „Zoea“,
„Fisalia“, „Medusa“,

„Atropo“ (zugeteilt).

Kommandeur ist ein Korvettenkapitän.

— Schiffsbewegungen. Die als Begleitschiffe für die „Hohenzollern“ bestimmten Zerstörer „Indomito“, „Irrequieto“, „Intrepido“ und „Impavido“ sind am 10. März in Venedig eingetroffen.

Das Schiffsjungenschulschiff „Carlo Alberto“ wird nach einer Kreuzfahrt in den tripolitanischen Gewässern nach Senegal gehen.



Die „Puglia“ wird am 23. März von Tarent aus mit dem Kronprinzen von Italien an Bord die beabsichtigte Weltreise antreten, der Prinz ist am 28. Februar an Bord der „Napoli“ in Tarent eingetroffen.

„Giulio Cesare“ wird, nachdem das Anschießen der Geschütze erledigt ist, endgültig zur Flotte treten.

Am 6. März geleitete der Kleine Kreuzer „Quarto“ die österreichische Yacht „Taurus“ mit dem Prinzen Wilhelm zu Wied an Bord nach Durazzo; „Quarto“ hatte vorher in der Nähe von Capo d'Istria gekreuzt, während der englische und der französische Kreuzer, „Gloucester“ und „Bruix“, Triest angelaufen hatten und von dort mitfuhren.

— Personal. Im Frühjahr 1914 gelangen ausnahmsweise 30 Offizieranwärter zur Einstellung, die unsere Mittelschulbildung haben.

Das Marinekriegsgericht zu Neapel verurteilte den früheren Kommandanten des Kreuzers „San Giorgio“, Kapitän zur See Cacace, wegen Nachlässigkeit im Dienst zur Enthebung vom Dienst auf die Dauer von 6 Monaten; der Leutnant zur See Degli Uberti erhielt eine Disziplinarstrafe; beiden wurden auf Grund ihrer vorzüglichen Dienstzeugnisse mildernde Umstände zugebilligt, jedoch wurden sie zu den Prozeßkosten und zum Schadenersatz verurteilt.

— Probefahrt. Der bei Orlando in Livorno gebaute Zerstörer „Animoso“ hat bei einer forcierten Fahrt in Spezia eine außerordentlich hohe Geschwindigkeit erreicht, die von Zeitungen auf über 37 kn angegeben wird. Die Probefahrt fand zudem bei ungünstigem Wetter statt. „Animoso“ ist das vierte und letzte der bei Orlando bestellten Boote. Der gleichfalls mit Zoelly-Turbinen ausgestattete Zerstörer „Audace“ der gleichen Serie soll nur 32,6 kn erreicht haben.

— Streichung. Das Torpedoboot 3. Klasse „48 T“ ist mit dem 1. Februar 1914 aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden.

— Italienische Geschütze. Nach Zeitungsmeldungen aus Spezia fand mit durchaus günstigem Ergebnis am 19. März ein Versuchsschießen mit der ersten 30,5 cm-K L/46 italienischer Konstruktion statt; die Geschütze sind für die Schiffe der „A. Doria“-Klasse bestimmt.

— Luftfahrt. Das Luftschiff „G 1“ soll 40 000 cbm Rauminhalt erhalten und damit das größte starre Luftschiff der Welt sein. Seine Geschwindigkeit ist auf 95 bis 100 km in der Stunde berechnet.

— Kolonialtruppe. Für Libyen wird eine Kolonialtruppe geschaffen. Die meisten Mannschaften ergänzen sich aus Freiwilligen und setzen sich wie folgt zusammen:

3 Bataillone Infanterie zu 4 Kompagnien mit 1 Maschinengewehrabteilung,
4 Kompagnien berittene Infanterie mit 1 Maschinengewehrabteilung,
2 Feldbatterien zu 6 Geschützen,
3 Festungsartillerie-Kompagnien,
3 Pionier-Kompagnien (gemischte Genietruppen),
1 Arbeitskompagnie,
2 Depots,

zusammen 154 Offiziere, 4555 Mann.

— Kriegskosten. Der Finanzminister hat in der Kammer Angaben über die Kosten der Kolonialpolitik in Afrika gemacht; hiervon interessieren besonders die Ausgaben für das Heer und für die Marine. Erstere betragen rund 650 Mill. *M*, letztere etwa 126 Mill. *M*, die sich folgendermaßen verteilen:

Offiziere und Mannschaften	41,6	Mill. *M*
Kohle und Heizmaterial	27,2	„ „
Außerordentliche Schiffsreparaturen	24,8	„ „
Kosten für Transportschiffe	16,8	„ „
Munition	16,0	„ „

Hiervon entfallen jedoch nur etwa 89 Mill. *M* auf Ausgaben für Libyen selbst, während 4,5 Mill. *M* für die Besitzergreifung der Ägäischen Inseln, 1,6 Mill. *M* für die Operationen in Albanien, 24,4 Mill. *M* allgemeine Unkosten zu rechnen sind.

Gt.



Rußland. Flottentätigkeit. Zur Weltausstellung in San Francisco wird Rußland ein aus vier Schiffen bestehendes Geschwader entsenden.

Für Auslandsfahrten sind in diesem Jahre außerdem die folgenden Schiffe in Aussicht genommen:

Panzerkreuzer „Rossija" mit den seemännischen Unteroffizierschülern der Baltischen Flotte und den Offizieren der Steuermannsschule,
Kreuzer „Oleg" mit Junkern,
Kreuzer „Bogatyr" mit den ausgebildeten Jahresklassen der Schiffsjungen,
Kreuzer „Askold" mit den seemännischen Unteroffizieren und Maschinistenschülern der Sibirischen Flottille.

Das Torpedoboot „Leitnant Baranoff" wird an der Donau-Mündung stationiert. Als Stationäre sind bestimmt: Kanonenboot „Terez" für die Gewässer des Archipels, Yacht „Kolchida" für Konstantinopel, Kreuzer „Shemtschug" für die chinesischen Gewässer.

Panzerkreuzer „Rossija" traf am 12. März, aus dem Auslande kommend, in Libau ein und trat Anfang März mit den Schülern und Lehrern der Navigationsoffizierschule und den Maschinistenschülern eine neue Auslandsfahrt nach Cherbourg, Madeira, Mittelmeer, Irland, Schottland und Norwegen an. Ende April soll das Schiff wieder nach Kronstadt zurückkehren.

— Personal. In nächster Zeit wird der Entwurf einer neuen Besoldungsordnung für Seeoffiziere, die von einer besonderen Kommission des Marineministeriums unter Mitwirkung des Finanzministeriums und der Kontrollbehörde aufgestellt worden ist, den gesetzgebenden Körperschaften zugestellt werden.

Der Chef des Marine-Generalstabes, Vizeadmiral Fürst Lieven, starb am 8. März auf der Reise von Nizza nach Wien am Herzschlage. Zu seinem Nachfolger wurde Vizeadmiral Stezenko ernannt.

Das Marineministerium forderte die Mittel zur Errichtung eines Marine-Kadettenkorps (Morskoi Korpus) in Ssewastopol.

— Schiffsmaterial. In Ssewastopol wurden die Torpedoboote „Ssawidny" und „Sharkij" bei einer Kollision gelegentlich der Ausfahrt aus dem Hafen beschädigt.

Eine Kommission unter dem Admiral Gerassimoff war Mitte Februar in Kopenhagen, um den dänischen Eisbrecher „Sleipner" für die russische Marine anzukaufen. Dieser ist für den Bau des Kriegshafens »Peter der Große« erworben und unter dem Namen „Truwor" in die Liste der Kriegsfahrzeuge aufgenommen worden.

Über die russischen Neubauten in Nikolajew sind folgende Angaben veröffentlicht worden:

Das Linienschiff „Imperatriza Maria" macht im März (russischen Stils) die ersten Werftprobefahrten, Linienschiff „Imperator Alexander III." soll im April d. Js. vom Stapel laufen, gleichzeitig wird das erste der vier im Bau befindlichen Torpedoboote, „Bespokoiny", die vorgeschriebenen Probefahrten machen; es wird somit früher zur Ablieferung gelangen, als ausbedungen ist. Der Stapellauf des Linienschiffes „Jekaterina II." kann unter günstigen Verhältnissen im Juli 1914 stattfinden. Im Herbst 1915 könnten somit im Schwarzen Meere drei Linienschiffe zur Front treten.



Das am 30. Dezember 1913 auf der Reise nach Rußland bei Bornholm aufgelaufene Minenfahrzeug „Iskra" wird in Kopenhagen repariert. Die Fertigstellung und Überführung nach Libau sollte noch im März stattfinden.

Das am 30. November 1911 vor Ssewastopol auf Grund geratene Kanonenboot „Uralez" wurde aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen.

Stapelläufe: Torpedoboote „Derskij" und Pronsitelny" am 15. März in Nikolajew.

— Häfen, Werften. Auf der Franko-Russischen Werft entstand am 11. Februar infolge Platzens einer Turbinengußform ein Brand. Der angerichtete Schaden soll sich auf etwa 216 000 *M* belaufen.

Die Baltische Werft kann in ihrem jetzigen Umfang die Bestellungen des Marineministeriums nicht schnell genug ausführen. Die Verwaltung beabsichtigt deshalb, eine Erweiterung durch Bau von Hellingen und Werkstätten vorzunehmen und ein größeres Gelände von der Stadt St. Petersburg anzukaufen.

— Flugwesen. Das Marineministerium kaufte das neueste große Flugzeug des Konstrukteurs Ssikorski, „Ilja Muromez" (vgl. Märzheft) und bestellte zehn weitere Flugzeuge desselben Typs bei der Russisch-Baltischen Werft. „Ilja Muromez" erhält stärkere Motoren und soll dann nach Libau gebracht und dort zum Wasserflugzeug umgebaut werden.

— Verschiedenes. Betreffs der Veröffentlichungen in der Presse ist bestimmt worden, daß der Marine-Generalstab die Zensur ausüben und der Hauptmarinestab die in der Presse erscheinenden Aufsätze über die Flotte und die Marine, wie auch die etwa dazu erscheinenden Entgegnungen, Einwendungen und Erläuterungen verfolgen soll.

G.

✠

Österreich-Ungarn. Umbenennung. Die Nummernbezeichnung der Torpedoboote wird auch auf die Hochseetorpedoboote ausgedehnt, und zwar erhalten diese die Nummern von „40 bis 73". Die neuen 27 Hochseeboote zu 250 t werden wie folgt benannt:

Die	8	in Triest	gebauten mit	„74 T"	bis	„81 T",
=	16	= Fiume	= =	„82 F"	=	„97 F",
=	3	= Monfalcone	= =	„98 M"	=	„100 M".

Die Neubenennung ist mit dem 1. Januar 1914 in Kraft getreten.

— Kreuzfahrt. Zu der Frühjahrsreise der Eskader verlautet, daß unter anderm Malta, Alexandrien und Smyrna angelaufen werden.

— Probefahrt. Das dritte Großkampfschiff, „Prinz Eugen", wird im April seine Probefahrten beginnen und nach deren Beendigung an Stelle von „Zriny" zur Eskader treten, während „Zriny" in die Reserveeskader eingereiht wird, so daß dann beide Eskader aus je 3 Schiffen einer Klasse bestehen werden; sie erhalten damit also eine bisher nicht erreichte Gleichförmigkeit.

— Außerdienststellung. Das Linienschiff „Erzherzog Ferdinand Max" der Reserveeskader ist außer Dienst gestellt und in die 1. Reserve versetzt worden.

— Indienststellung. Für die Ausbildung der Zöglinge der Marineunteroffizierschule sind S. M. S. „Babenberg", „Monarch" und „Zenta" in Dienst gestellt worden; die zwei im Bau befindlichen Donau-Monitoren „M 07" und „M 08"



werden im Laufe des Sommers fertig. Die Fahrzeuge sollen 536 t verdrängen und 12 kn laufen.

— Ernennung. Der Kontreadmiral Hugo Zaccaria ist zum Seebezirkskommandanten von Sebenico ernannt worden.

— Wasserflugzeug. In Triest wurden Probeflüge mit einem amerikanischen, für die Marine bestimmten Curtiß-Doppeldecker unternommen. Die Marineverwaltung beabsichtigt, in diesem Jahre eine Anzahl jüngerer Offiziere — als Altersgrenze ist das Patent als Linienschiffsleutnant vom 1. Mai 1912 (einschließlich) festgesetzt — im Flugwesen auszubilden. Die Fliegeroffiziere sind, vorbehaltlich anderer Verwendung, für ein mindestens fünfjähriges Kommando bei dieser Waffe in Aussicht genommen; letztere Verfügung wird den Bewerbern bei der Einreichung ihrer Gesuche besonders bekanntgegeben.

Bisher wurden von der Aeronautischen Kommission 76 Kugelballonführer, 157 aviatische Führer, 28 Lenkballonführer und 2 Wasserflugzeugführer durch Erteilung von Zeugnissen anerkannt.

— Heeresluftfahrwesen. In Ergänzung der Meldung im Märzheft ist die Aufstellung eines Fliegerbataillons zu 4 Kompagnien mit je 26 Flugzeugen zu berichten. Die einzelnen Kompagnien werden nach Wien, Krakau, Görz und Sarajevo gelegt. Die bereits vorhandenen 10 Flugzeuge bleiben außerdem in Dienst, und zwar je 2 in Wien/Neustadt, Aspern und Mostar, je 1 in Fischamend, Neusalz und Krakau. Weitere Formationen werden folgen.

— Arbeiterentlassung. Die Danubius-Werft in Fiume hat etwa 500 Arbeiter entlassen müssen, für die sie nach Fertigstellung des „Szent Istvan“ keine Beschäftigung mehr hatte.

Gt.

Schweden. Marinepolitik. Zum Marineminister in dem am 16. Februar gebildeten neuen Ministerium wurde der Schiffsreeder Dan Boström ernannt. Er ist bekannt durch sein energisches Auftreten für die Entwicklung der schwedischen transatlantischen Verbindungen. 1911 war er liberaler Reichstagsabgeordneter für Gotenburg, brach jedoch mit seiner Partei, weil er gegen ihre Parole für das neue „F“-Boot gestimmt hatte, und wurde nicht wiedergewählt.

Der von dem König gebilligte Beschluß des neuen Staatsministeriums betreffs der Verteidigungsreformen sieht für die schwedische Marine folgende Schiffe vor:

2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen (einschließlich „Sverige“),
4 „ zu je 4 Torpedojägern,
2 „ seegehende Unterseeboote,
1 bis 2 Minenschiffe,
1 Abteilung Flugboote.

Für die Panzerschiffe wird der „Sverige“-Typ, für die Torpedojäger und Unterseeboote ein kräftigerer als der bisherige gefordert. Die Flugbootabteilung soll auf verschiedene wichtige Punkte der Küste verteilt werden.

Zwecks Begrenzung des Personalbedarfs und der Indiensthaltungskosten soll eine Norm für die Ausrangierung und Versetzung von Schiffen in die Reserve aufgestellt werden.

In dem gleichen Beschluß wird erklärt, daß aus dem Bericht der Verteidigungskommission hervorgehe, daß die jetzigen Küstenbefestigungen bedeutend verstärkt werden

müssen und daß ein befestigter Stützpunkt an der Küste der Provinz Norrland angelegt werden muß.

Die Regierung hat eine aus 6 Seeoffizieren bestehende Kommission mit der näheren Ausarbeitung des vom Könige genehmigten Flottenvorschlages beauftragt.

— Flottentätigkeit. Der Chef des Marinestabes und der Inspekteur der Flottenübungen zur See haben gemeinsam einen Plan für die Übungen der Flotte für die Zeit von April bis Dezember 1914 an das Seeverteidigungsdepartement eingereicht. Danach soll von Mitte April ab die Küstenflotte für $4^1/_2$ Monate unter Zuteilung von Torpedobooten und 4 Flugbooten gebildet werden. Nach ihrer Auflösung wird bis zum Herbst ein Schulgeschwader gebildet. Die nicht zu diesem gehörenden Küstenpanzerschiffe bleiben mit voller Besatzung in Dienst. Während des ganzen Winters sollen die Küstenpanzer „Aeran", „Wasa" und „Manligheten" in Dienst gehalten werden. Nach Auflösung der Küstenflotte wird die Bildung von Torpedoboots-Reservedivisionen auf beiden Stationen und einer Flugboots-Reservedivision in der Nähe von Stockholm vorgeschlagen.

Indiensthaltungen Sommer 1914.

A. Küstenflotte (17. 4. bis 31. 8.). Chef: Kontreadmiral W. Dyrssen.
- I. Division: Küstenpanzerschiffe „Oskar II.", „Dristigheten", „Manligheten"; Wiederholer Torpedofahrzeug „Örnen".
- II. Division: Küstenpanzerschiffe „Aeran", „Wasa", „Göta".
- V. Division: Große Torpedoboote „Munin", „Hugin", „Sigurd", „Ragnar".
- II. Flottille: Torpedofahrzeug „Clas Uggla", Torpedoboot „Kapella".
- X. Division: Torpedoboote „Sirius", „Orion", „Virgo", „Mira".
- XI. Division: Torpedoboote „Polaris", „Perseus", „Regulus", „Rigel".
- XII. Division: Torpedoboote „Orkan", „Bris", „Vind", „Meteor".
- III. Flottille: Torpedofahrzeug „Claes Horn".
- XIII. Division: Torpedoboote „Nr. 8, 9, 10".
- XIV. Division: Torpedoboote „Nr. 11, 12, 14, 15".
- XVI. Division: Unterseebootsdivision: Depotschiff „Skäggald", Werkstattschiff „Blenda", Torpedoboot „Nr. 71", Unterseeboote.

Ferner sind der Küstenflotte zugeteilt:
1. die Flugbootdivision: Torpedoboot „Plejad" (bis 1. 7.), Dampfer „Ran" (vom 1. 7. ab), Torpedoboot „Nr. 1", Flugboote „N 1", „F 1", „L 1", „L 2".
2. die Minenabteilung: Kasernenschiff „Freya", Dampfer „Gunhild", Torpedoboote „Nr. 73, 75, 77", Minenschiff „Clas Flemming".

B. Gotenburg-Abteilung (4. 5. bis 31. 8.).
- I. Division: Panzerkanonenboot „Thordön", Kanonenboot „Skagul".
- II. Division: Torpedoboote „Blixt", „Stjerna".

D. Seekadetten-Abteilung (1. 5. bis 31. 8.): Panzerkreuzer „Fylgia", Kanonenboot „Skuld", Torpedoboote „Gondul", „Gudur".

E. Schiffsjungen-Abteilung (4. 5. bis 20. 9.): Schulschiffe „Najaden", „Jarramas", „Gladan".

F. Zur Erkundung militärischer Fahrwasser: Kanonenboot „Svensksund", Dampfer „Alfhild".

G. Zu verschiedenen Zwecken: Torpedofahrzeug „Drott" zur Verfügung des Königs, Dampfer „Sköldmön" zur Verfügung des Stationschefs in Stockholm.

— Personal. Im Jahre 1914 sollen sechs Marine-Ingenieureleven eingestellt werden.

— Material. In den Ausführungen eines schwedischen Seeoffiziers über das schwedische Torpedowesen wird der schwedischen Marine vorgeschlagen, zwei Arten Torpedos zu entwickeln, und zwar eine für große Schußweiten (6000 bis 10 000 m) mit 30 kn Geschwindigkeit und eine für geringe Schußweite (2000 m) mit sehr großer Geschwindigkeit. Der letztere Typ ist in erster Linie für die Unterseeboote bestimmt.

Die zur Zeit vorhandenen Torpedoboote sind nach der Ansicht desselben Offiziers nur für die Ausbildung des Personals brauchbar, die Seefähigkeit der

Torpedojäger müsse erhöht und ihre Torpedoarmierung stärker gemacht und vorteilhafter aufgestellt werden.

Die Marineverwaltung beantragte die Anschaffung von 40 Drägerschen Rauchhelmen für die Küstenpanzerschiffe und für den Panzerkreuzer „Fylgia".

— Häfen, Werften. In Gefle wurde in der Stadtvertretung der Antrag gestellt, beim Könige zu beantragen, daß die Stadt von der Seeseite her durch Einrichtung einer Minenverteidigung geschützt werde. Die etwa 784 000 *M* betragenden Kosten sollen aus Mitteln der Stadt bzw. aus den Renten größerer Vermächtnisse an die Stadt bestritten werden.

— Flugwesen. Die Armee-Fliegerschule, die auf dem Eise der Askrik-Föhrde bei Lidingö Winterflugübungen und Versuche anstellen sollte, wurde, nachdem die Eisdecke auf den Stockholmer Schären geschmolzen war, nach dem Östersund verlegt.

Am 1. April sollen die Übungen der Marine-Flugbootflottille beginnen, und zwar zunächst auf der Hors-Föhrde; später werden die Flugzeuge an den Übungen der Küstenflotte teilnehmen.

Der Chef des Marinestabes schlug vor, die Dienstzeit des Fliegerpersonals auf mindestens drei Jahre festzusetzen und seine Gehalts- und Löhnungsbezüge zu erhöhen.

— Verschiedenes. Auf Vorschlag des Flotteninspekteurs soll auf einigen Kriegschiffen Versuche angestellt werden, inwieweit der von dem Major Unge konstruierte Torpedo-Raketenapparat beim Werfen von Schleppleinen und Trossen nach einem außer Gefecht gesetzten Schiffe Verwendung finden kann.

Auf eine Anfrage, betreffend Vertiefung des Södertelje-Kanals auf $5^1/_2$ m, erwiderte der Chef des Marinestabes, daß die Vertiefung eine Bedeutung für die Kriegsmarine erhalten könne, wenn der Kanal nicht nur bis an den Mälar-See, sondern bis an Stockholm vorbei gezogen würde und wenn die Mündung des Kanals in die Ostsee bei Mörkö durch Befestigungs- und Verteidigungsanlagen geschützt würde. Bei einer Tiefe von $5^1/_2$ m sei der strategisch sehr wichtige Kanal für die schwedische Flotte von großem Werte, da er dann von allen zur Zeit vorhandenen schwedischen Kriegschiffen benutzt werden könne.

G.

⚜

Dänemark. Marinepolitik. Ein höherer dänischer Seeoffizier machte in der Presse den Vorschlag, die drei skandinavischen Reiche sollten gemeinsame Flottenübungen abhalten. Nach einer Äußerung des schwedischen Flotteninspekteurs ist es indes nicht tunlich, diesem Vorschlage näherzutreten.

— Flottentätigkeit. Sommerindiensthaltungen:

Küstenpanzerschiffe „Herluf Trolle" und „Peder Skram".
Torpedoboote „Söulven", „Flyvefisken", „Söridderen", „Hvalrossen", „Delfinen", „Svaerdfisken".
Unterseeboote „Havfruen", „Nymfen", „Havmanden", „Najaden", „Thetis", „2. April", „Dykkeren".
Minenschiff „Hjälperen".
Kreuzer „Hejmdal" (Kadettenschulschiff).
Schoner „Ingolf" (Schulschiff für Konstabeleleven).
Yacht „Dannebrog", 2 Vermessungsschiffe und 1 Fischereischutzschiff.

Der Fischereischutz in der Nordsee und im Skagerrak wird in diesem Jahre von dem Fischereischutzschiff „Absalon" ausgeübt werden. Während der Sommermonate wird auch das Torpedoboot „Hvalrossen" diesen Dienst mit versehen.



— Personal. Kontreadmiral Middelboe, der bisherige Chef der schwimmenden Verteidigung von Kopenhagen, wurde verabschiedet und durch den Kontreadmiral Evers ersetzt.

G.

✠

Norwegen. Marinepolitik. Die Regierung ließ im Storting erklären, daß sie die Regelung der Verteidigungsfrage einer Zivilkommission übertragen wolle. Die Opposition ist jedoch mit dieser Maßnahme nicht zufrieden, und es werden Versammlungen abgehalten, in denen Stellung dagegen genommen wird. In einer dieser Versammlungen sprach sich Fridtjof Nansen für ein Zusammengehen der drei skandinavischen Reiche zum Schutze ihrer Neutralität aus.

Von militärischer Seite wird in Norwegen, ähnlich wie in Schweden, Verlängerung der Dienstzeit, Abhaltung von Winterübungen, Beschaffung von Kriegsfahrzeugen, Flugzeugen, Torpedos, Minenmaterial usw. gefordert.

— Flottentätigkeit. Die Anfang Februar gebildete Flottenabteilung wurde am 9. März wieder aufgelöst. Während der Übungen haben die Schiffe Übungsfahrten im Kristianiafjord und Geschützschießübungen abgehalten.

— Personal. Von der Jahresklasse 1914 werden 1180 Seewehrpflichtige (55 Maschinisten, 205 Heizer und 920 Matrosen) zur Dienstleistung einberufen, und zwar 560 Mann am 1. April und 620 am 1. Oktober d. Js.

— Schiffsmaterial. Das norwegische Unterseeboot „A 2", das von der Germaniawerft in Kiel gebaut worden ist, stellte Anfang März nach gut bestandenen Probefahrten in Dienst und ging nach Norwegen in See. Von den übrigen für die norwegische Marine in Bau befindlichen Unterseebooten werden „A 3" und „A 4" in nächster Zeit fertig sein, „A 5" soll im Mai d. Js. vom Stapel laufen.

Nach einem Vorschlage des Staatsministeriums sollen die alten Schiffe „Rjukan", „Sarpen", „Sleipner", „Thor" und „Trudvang" aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen und bis auf „Sarpen", das als Zielschiff für Torpedoschießübungen Verwendung finden soll, verkauft werden.

— Waffen. Zwecks Erprobung einer bedeutungsvollen Erfindung, deren Erwerb für Norwegen sehr erwünscht wäre, bevor sie ans Ausland verkauft wird, wurden 8400 ℳ zur Anstellung von Artillerieversuchen außerhalb des Marineetats gefordert.

— Häfen, Werften. Die Mitglieder der Militärkommission des Storting besuchten in Begleitung des Kommandierenden Admirals und des Chefs der Festungsartillerie an Bord des Küstenpanzerschiffs „Tordenskjold" die Gewässer um Horten und Tönsberg. Zweck dieser Fahrt war die Besichtigung der Befestigungen der Marinestation Horten und des Tönsbergabschnittes.

Nach einem Beschluß des Staatsrates sollen 33 600 ℳ für Erweiterung des Trockendocks in Horten beantragt werden. Außerdem ist beabsichtigt, ein neues Trockendock von der mechanischen Werkstatt Aker in Kristiania bauen zu lassen und ihr das dazu erforderliche Gelände kostenfrei abzugeben. Wegen Herrichtung eines Docks in Bergen schweben Verhandlungen mit einer größeren mechanischen Werkstatt daselbst. Die Forderungen für Dockbauten werden damit begründet, daß die neuen Küstenpanzerschiffe „Björgvin" und „Nidaros" im Dezember d. Js. und Januar 1915 fertig werden und daß in Norwegen zur Zeit kein Dock vorhanden ist, in das sie aufgenommen werden könnten. Das Dock in Horten soll jedenfalls bis zu diesem Zeitpunkte umgebaut sein.

Sämtliche norwegischen Küstenbefestigungen haben vom 13. März 1914 ab ständige Besatzungen erhalten.

— Verschiedenes. Am 16. Juni tritt in Kristiania eine von den beteiligten Mächten zu beschickende Kommission zusammen, die über eine Neuordnung der Verwaltung von Spitzbergen und seiner Rechtsverhältnisse beraten soll.

G.

✠

Türkei. Neue Befestigungen. Die Inspektionsreise des Kriegsministers soll die Notwendigkeit neuer Befestigungen in den Dardanellen, an der kleinasiatischen Küste gegenüber Mytilene und der Einfahrt der Bucht von Smyrna ergeben haben.

— Englische Instrukteure. Es verlautet, daß eine weitere Anzahl englischer Seeoffiziere als Instrukteure für die türkische Marine verpflichtet werden sollen.

Gt.

✠

Griechenland. Ausbau der Flotte. Am 19. März legte der Marineminister der Kammer den Entwurf eines Flottenprogramms vor, worin 3 Großkampfschiffe, 3 Panzerkreuzer und mehrere Kleine Kreuzer vorgesehen sind. Die in letzter Zeit wiederholt in der Presse gemeldete Absicht, Schiffe anzukaufen, wurde nicht erwähnt.

— Blockade. Die griechische Regierung hat, um Verwicklungen vorzubeugen, über den Hafen von Santi Quaranta im Aufstandsgebiet von Nordepirus mit dem 7. März 12 Uhr mittags die Bockade verhängt, unter der Voraussetzung, daß die Großmächte keine Einwendungen erheben; die Blockade erstreckt sich auf Schiffe aller Nationen und einen Umkreis von 3 sm.

— Einteilung des Heeres. Das griechische Heer setzt sich nach der nun amtlich bekanntgegebenen Neueinteilung wie folgt zusammen:

5 Korps mit zusammen 14 Divisionen sind verteilt auf Athen, Patras, Saloniki, Kavalla, Janina. Korps 1 bis 4 zu 3 Divisionen, Korps 5 zu 2 Divisionen. Jede Division hat 3 Infanterie- und Jäger(Evzonen)-Regimenter, jedes Bataillon 3 Kompagnien und 1 Maschinengewehrabteilung. Jede Division verfügt außerdem über 1 Abteilung Gebirgsartillerie, 1 Pionier-Regiment, 1 Trainbataillon. In der Bildung begriffen sind 1 Kavallerie-Division zu 4 Regimentern, je 1 Festungsartillerie-Regiment in Saloniki und Janina. 1 Telegraphen-Regiment in Saloniki, 1 Eisenbahn- und 1 Kraftfahrbataillon in Athen und 1 Fliegerkompagnie in Saloniki bilden die Verkehrstruppen.

Gt.

✠

Bulgarien. Kriegshafen. Porto Lagos soll einem Beschluß des Ministerrates zufolge zum Kriegshafen ausgebaut werden.

— Minengefahr. Von den während des Krieges vor dem Hafen von Varna (Schwarzes Meer) ausgelegten Minen ist bisher erst etwa ein Drittel gelichtet und dadurch eine Fahrrinne um Kap Galata bis zur Hafeneinfahrt hergestellt worden. Südlich Kap Galata besteht keine Minengefahr mehr, nördlich bis 43° 11,5′ N. Das Suchen ist wegen ungünstigen Wetters vorläufig eingestellt worden.

Gt.

✠

Rumänien. Ausbau der Marine. Um sich eigenes Personal heranbilden zu können, sollen künftig keine Seeoffiziere mehr zur Ausbildung ins Ausland geschickt werden. Es soll vielmehr eine Marineakademie in Konstanza am Schwarzen Meer eingerichtet und ein Mannschaftsschulschiff in Dienst gestellt werden. Lehrgänge im Torpedo-, Minen- und Maschinenwesen sind beabsichtigt. Zur Zeit stehen 18 im Auslande ausgebildete Offiziere zur Verfügung, die als Lehrer in Frage kommen. In Sulina soll eine Torpedobootstation und eine Minenabteilung errichtet werden. Die vier bei Pattison in Neapel bestellten Zerstörer sollen nach ihrer Fertigstellung (noch 1914) nach Konstanza kommen; als Artillerieschulschiff wird der Kreuzer „Elisabetha" in Dienst gestellt. Gt.



China. Nach einer Meldung des Reuterschen Bureaus hat die chinesische Regierung beschlossen, den Plan der Errichtung einer Marineakademie und eines Flottenstützpunktes zunächst nicht weiter zu verfolgen. Die Verhandlungen mit der britischen Admiralität wegen Überlassung von Marineoffizieren und Entsendung einer britischen Marinemission nach China sind deshalb abgebrochen worden.

— Yangtsefahrt. Ein neuer bei Yarrow in Glasgow gebauter Stromschnellendampfer, „Shuhun", ist nach Schanghai verschifft worden und soll dort von der Kiagnan Dock and Engineering Co. zusammengesetzt werden. Er übertrifft die „Shutung", die bisher als einziger Passagierdampfer den Verkehr zwischen Itschang und Tschungking versah, an Größe und Maschinenstärke.

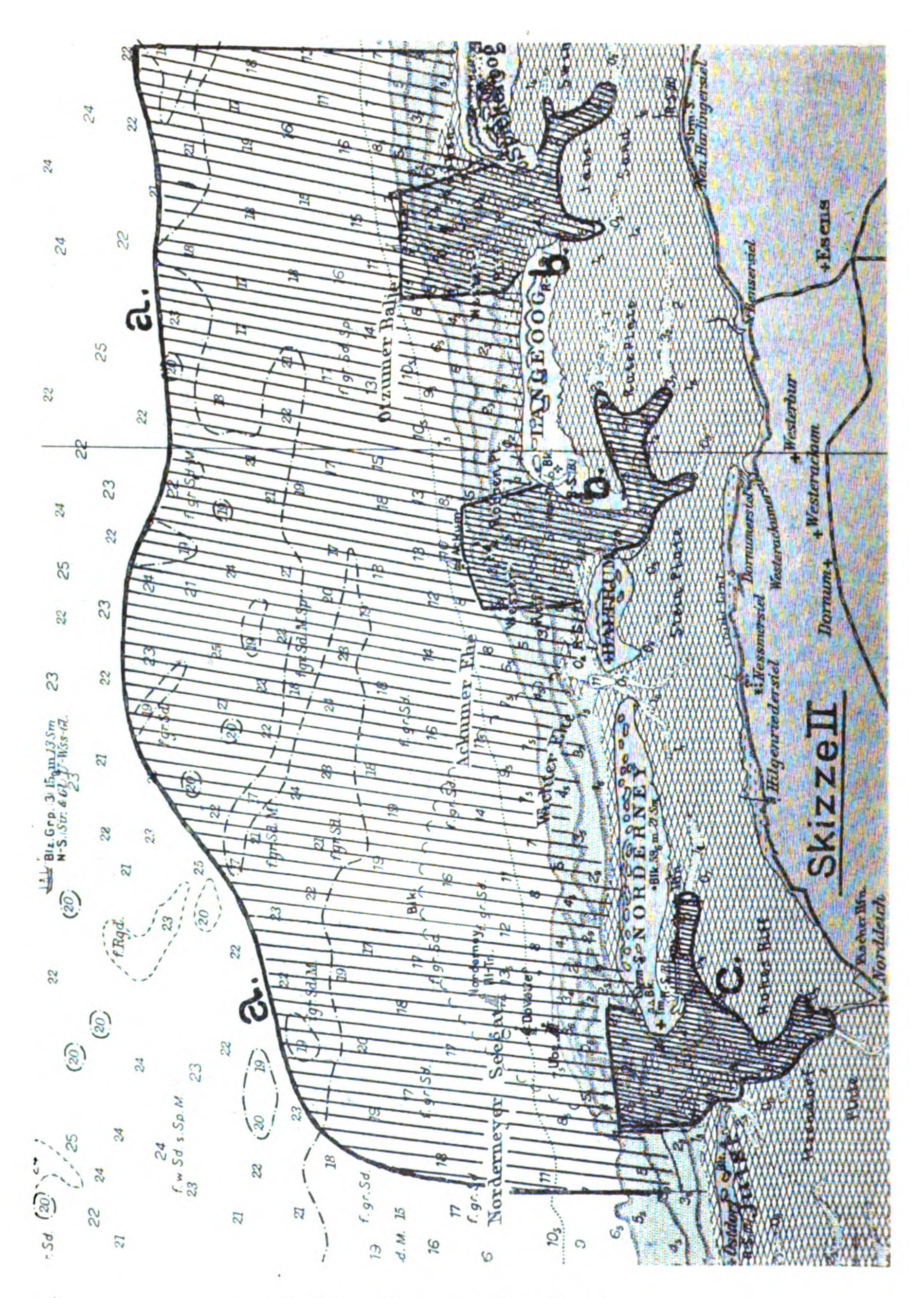
Ack.



Verschiedenes.

Vermessungsarbeiten der Kaiserlichen Marine im Jahre 1913.

Skizze I



II. Vermessungen in der Nordsee.

Skizze I. Durch das Lotsenkommando an der Jade:

a) Die Außenjade. 1 : 20 000.
b) Die Innenjade. 1 : 25 000.



c) **Alte Weser und Norder Gründe**, westlicher Teil. 1 : 40 000. Diese Vermessung konnte unsichtigen Wetters wegen nicht fertiggestellt werden, ihre Erledigung im Sommer 1914 ist beabsichtigt.

d) **Weser Hauptfahrwasser.** 1 : 40 000. Peilboot der Vermessungskompagnie der I. Matrosendivision.

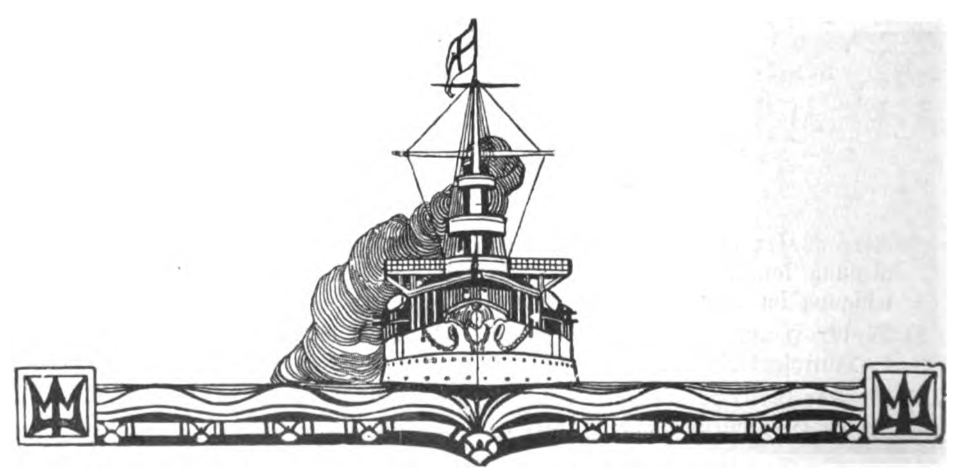
e) **Norder Gründe**, östlicher Teil. 1 : 40 000. S. M. S. „Hyäne" mit 2 Peilbooten (Korvettenkapitän Zimmer).

Skizze II. Im Gebiet der ostfriesischen Inseln durch das Peilboot des Küstenbezirksamts V, Wilhelmshaven:
a) Küstengebiet von Spiekeroog bis Juist bis zur 20 m-Tiefengrenze. 1 : 50000.
b) Otzumer Balje und Ackumer Ehe. 1 : 25 000.
c) Buse Tief und Riffgat. 1 : 20 000.

Skizze III. Im Gebiet der nordfriesischen Inseln durch das Peilboot des Küstenbezirksamts IV, Cuxhaven:
a) Eider-Mündung. 1 : 25 000.
b) Süder Piep, innerer Teil und Russenloch. 1 : 50 000.
c) Kronenloch. 1 : 25 000.

Ferner wurden kleinere Vermessungen in der Ems-Mündung und im Südhafen von Helgoland durch S. M. S. „Hyäne" (Korvettenkapitän Zimmer) und das Peilboot des Küstenbezirksamts V, Wilhelmshaven, ausgeführt.

Die im Sommer 1912 begonnenen Mißweisungsbestimmungen auf See wurden fortgesetzt.



Zeitschriftenschau.

Die Presse im Kriege*).

Im »Journal of the Royal United Service Institution« vom Dezember 1913, S. 1616 ff., ist ein Vortrag über »The Press in War« abgedruckt, den der Herausgeber der »Morning Post«, Mr. H. A. Gwynne, Anfang November 1913 gehalten hat. Der Vortragende ist in den verschiedensten Gegenden der Welt als Kriegsberichterstatter tätig gewesen, und seine Ausführungen stützen sich zum Teil auf die Erfahrungen, die er hierbei gesammelt hat.

Die Grundgedanken, die ihn bei seinen Überlegungen über die ganze Frage leiten, sind: Neben den anderen mannigfaltigen Vorbereitungen, die jede Macht für den Krieg trifft, ist es unbedingt notwendig, bereits im Frieden auch die Nachrichtenversorgung der Presse im Kriege selbst und besonders auch schon in Zeiten drohender Kriegsgefahr zu regeln. Die Kriege der Zukunft — in der Diskussion wird offen ausgesprochen, daß damit nur der Krieg zwischen dem Dreiverband und dem Dreibund gemeint sein kann — werden schneller entschieden sein als die früherer Zeiten, und den größten Einfluß auf die Entscheidung haben die ersten paar Wochen, wenn nicht überhaupt die letzte Zeit vor dem Kriegsausbruch; denn der Vorsprung, den der Wohlausgerüstete durch überraschenden Angriff auf den ahnungslosen Gegner gewinnt, ist kaum einzuholen. Von den letzten Kriegsvorbereitungen darf also nichts an die Öffentlichkeit dringen. Den Behörden würde hierfür ja das Mittel zur Verfügung stehen, jede Nachrichtenausgabe an die Presse zu unterbinden; doch solches radikale Vorgehen hat verschiedene Nachteile: Hören zu Zeiten einer politischen Spannung die Mitteilungen über Vorgänge militärischer Natur in der Presse plötzlich ganz auf, so erregt das natürlich auf gegnerischer Seite Argwohn, und die Gegenpartei wird ihre Aufmerksamkeit vermehren; anderseits ist die englische Öffentlichkeit ganz und gar nicht daran gewöhnt, sich in bezug auf die Nachrichtenerteilung Beschränkungen auferlegt zu sehen, so daß im eigenen Lande große Unzufriedenheit und auf wirtschaftlichem Gebiete wahrscheinlich Kopflosigkeit entstehen werden. Infolgedessen werden die Zeitungen, die einer nie dagewesenen Gelegenheit gegenüberstehen, durch umfangreiche Berichterstattung an Bedeutung und damit an Lesern zu gewinnen, alles versuchen, um möglichst viel Neuigkeiten zu erhalten und zu veröffentlichen. Damit werden sie unter Umständen die schwerwiegendsten Geheimnisse dem Feinde ausliefern, da die Herausgeber sich nicht über die Bedeutung des von ihnen Gebrachten klar sind. Die Widersprüche, die sich hieraus ergeben, sind so groß, daß ihre Lösung nur durch gemeinsame Arbeit der Beteiligten gefunden werden kann.

Der Vortragende schlägt vor, einen Ausschuß von 10 Journalisten zu bilden, entweder durch Wahl der Berufsgenossen oder durch Berufung seitens der Regierung, der den Behörden gegenüber die Interessen der Presse und damit der Öffentlichkeit vertreten soll. Sobald die Militärbehörden ihre Maßnahmen nach irgendeiner Richtung vor dem Bekanntwerden schützen wollen, erhält die Presse ihre Nachrichten nur noch durch diesen Ausschuß, der infolge seiner ihm zuteil gewordenen, weitergehenden Auskünfte festzustellen vermag, was veröffentlicht werden darf und was nicht. In Zweifelsfällen entscheidet natürlich die Regierung. Der Vortragende,

*) Vgl. auch „Marine-Rundschau" 1907, S. 597: „Die Presse in Kriegszeiten", von Kapitänleutnant v. dem Knesebeck.



selbst ein Zeitungsmann, glaubt, daß trotz der Kritik, die natürlich von allen Seiten an seinem Vorschlage geübt werden wird, die Presse ihren Teil des Abkommens erfüllen wird, schon weil ihr gar nichts anderes übrig bleibt. Daraus ergibt sich aber auch anderseits die Pflicht für die Militärbehörden, mehr als früher darüber zu wachen, daß nicht von ihnen aus Nachrichten veröffentlicht werden, die dem Gegner gestatten, Schlüsse auf die beabsichtigten oder erfolgten Unternehmungen zu ziehen. Der Vortragende nennt als Beispiel hierfür die täglichen Verlustlisten, deren Ersatz durch 14 tägige Gesamtlisten oder durch private Benachrichtigung er vorschlägt. Schließlich erwähnt er auch die Tätigkeit der Kriegsberichterstatter, über deren Berechtigung an sich er Zweifel hat, und widerlegt den wahrscheinlichen Einwurf, daß ihre Entsendung — wie überhaupt jeglicher Unternehmungsgeist der Zeitungen — durch seinen Vorschlag unmöglich würde, mit der Behauptung, daß es mit der Einführung des Ausschusses für eine Zeitung nicht mehr darauf ankommen werde, möglichst unmittelbar nach einem Ereignis in wenigen, kaum verständlichen Worten im Telegrammstil zu berichten. Den besten Nachrichtendienst werde dann die Zeitung haben, die die am besten geschriebenen, anschaulichsten und übersichtlichsten Aufsätze über die Vorgänge auf dem Kriegsschauplatze bringen könne.

Die folgende Aussprache brachte die widersprechendsten Ansichten zutage: von der Forderung der vollkommenen Unterdrückung aller Nachrichten bis zu der Behauptung, daß Geheimnisse, wie sie die Presse verrät, nie entscheidenden Einfluß auf den Gang eines Krieges haben werden. Unter den Beispielen für die Bedeutung, die Pressenachrichten unter Umständen haben können, wurde das Bekanntwerden des Rechtsabmarsches der Mac Mahonschen Armee an die deutsche Heeresleitung durch die Telegramme englischer Kriegsberichterstatter nach London erwähnt und als Beispiel für eine tadellose Disziplin das Verhalten der japanischen Presse im russisch-japanischen Kriege.

Der Vorsitzende führte in seinem Schlußworte aus, daß man die Frage in den letzten Jahren seitens der Regierung eingehend geprüft hätte und ihrer Lösung in ähnlicher Weise, wie sie hier vorgeschlagen sei, näher gekommen wäre. Die Schwierigkeit bestehe jedoch zur Zeit noch darin, daß die Bildung des Ausschusses nur die Interessen der Presse mit denen der Militärbehörden in Einklang bringe, während der dritte Beteiligte, die Öffentlichkeit, gar nicht gefragt werde. Und die Berücksichtigung dieses Umstandes zwinge doch wohl dazu, den Vorschlag noch eingehender auf seine Durchführbarkeit zu prüfen.

v. Bq.



Die Armierung der Küstenwerke und ihr Kampf mit modernen Schiffen.

Über die Armierung der Küstenwerke und ihr Verhalten im Kampfe mit modernen Schiffen veröffentlichte die italienische »Rivista di Artiglieria e Genio« im September 1913 eine von ihr preisgekrönte, 42 Druckseiten umfassende Abhandlung des Artilleriehauptmanns Renzo Garrone. Die wesentlichsten Teile derselben sind im folgenden auszugsweise wiedergegeben. Von einer Stellungnahme ist abgesehen worden.

Angriffs- und Verteidigungsmittel der Schiffe.

a. Die Vor-Dreadnoughts.

Der Verfasser gibt zunächst eine kurze Kennzeichnung der Vor-Dreadnought-Typen und weist darauf hin, daß zwischen diesen und den Küstenverteidigungs-



werken ein gewisses Gleichgewicht besteht: Den wenigen vorhandenen Panzerbatterien entspricht nämlich die beschränkte Anzahl schwerer, hinter starkem Panzerschutz stehender Schiffsgeschütze, und den leicht oder gar nicht geschützten Schiffsgeschützen mittleren Kalibers stehen die ungepanzerten Küstenwerke gegenüber; denn zum Feuern gegen letztere und zum indirekten Feuer ist das 30,5 cm-Schiffsgeschütz nicht geeignet, weil es zu schnell abgenutzt*) wird und weil sein geringer Munitionsvorrat die meistens erforderlichen langwährenden und systematischen Beschießungen nicht zuläßt.

Das Kaliber von 19 und 20 cm entspricht dagegen den Aufgaben einer Beschießung von Küstenwerken gut, und zwar sowohl mit Rücksicht auf die Wirkung des Einzelschusses und auf die vorhandene Anzahl Geschütze an Bord der Vor-Dreadnoughts als auch auf ihre Lebensdauer und Treffsicherheit. Die 19 cm-Halbpanzergranate von etwa 100 kg Gewicht und 7 kg Sprengladung kann die stärksten Schilde durchschlagen und tief in Betonbrustwehren eindringen; sie behält dabei stets die Fähigkeit, nach dem Durchschlag zu detonieren. Bei normaler Gefechtsentfernung (5000 m) haben 50 v. H. der Schüsse aus dem italienischen 19 cm-Schiffsgeschütz L/45 nur 3,5 m Höhenstreuung. Beim Gefecht auf große Entfernungen tritt die Geeignetheit des 19 und 20 cm-Kalibers noch schärfer hervor. Das 30,5 cm-Geschütz hat nämlich außer den schon genannten beiden Mängeln noch den Nachteil, daß die Energie seines Geschosses unverhältnismäßig groß ist gegenüber dem erreichbaren Nutzen. Bei den geringeren Kalibern, von 15,2 cm abwärts, ist die Sichtbarkeit der Aufschläge auf große Entfernungen zu gering. Dem 19 und 20 cm-Kaliber haften alle diese Mängel nicht an. Auf 12 000 m Schußentfernung haben seine sämtlichen Treffer eine Längenstreuung von nur 500 m.

b. Technische Entwicklung der Artillerie und des Schiffbaues seit 1906.

Der Verfasser schildert die neueren Großkampfschiffe und ihre Armierung, wobei er schließlich auf den Entwicklungsgang der neueren schweren Schiffsgeschütze kommt. Er führt aus, daß man, um die Geschoßwirkung zu steigern, seinerzeit dazu überging, die Rohre zu verlängern und mit großen Verbrennungsräumen auszustatten sowie langsam brennende Pulversorten zu vermeiden. Während bei den 25,4 cm-Kanonen L/40 und 20,3 cm-Kanonen L/45 das Verhältnis zwischen Seelenraum ausschließlich Kartuschraum einerseits und dem Kartuschraum anderseits 4,8 und 4,9 betrug, beträgt es bei den neuesten 30,5 cm-Schiffsgeschützen L/46 und L/50 nur 2,6 und 2,8. Die große Wärmeentwicklung, die die vergrößerten Ladungen mit sich brachten, verursachten starke Erosionen, die die Felder schon vom ersten Schuß ab beschädigten. Die dadurch entstehenden Unzuträglichkeiten führten bei jedem Geschütz im Laufe der Zeit zu einer merklichen Herabsetzung der Geschoßgeschwindigkeit von Schuß zu Schuß. Man kann annehmen, daß diese Verringerung bei den ersten Schüssen etwa 1,5 m beträgt; später wird sie geringer. Die Anfangsgeschwindigkeit betrug z. B. bei einem Feuern mit Gefechtsladung:

beim 8. Schuß	865 m	beim 65. Schuß	836 m
„ 22. „	855 „	„ 77. „	831 „
„ 36. „	842 „		

Um diese Mängel abzustellen und gleichzeitig größere Geschoßwirkung zu erzielen, ging man zur Vergrößerung des Kalibers auf 34,3, 35,6 und 38,1 cm über, unter gleichzeitiger Herabsetzung der Rohrlänge von 50 auf 45 und 40 Kaliber. Die Anfangsgeschwindigkeit wurde vermindert und dafür das Geschoßgewicht vermehrt sowie die Geschoßform verändert. Die Änderungen in der schweren Artillerie ent-

*) Bei einer 30,5 cm-Kanone L/40 waren nach 43 Schuß mit Gefechtsladung, 3 Schuß mit forcierter und 17 Schuß mit Übungsladung die Züge auf 40 cm Länge vollständig weggebrannt.

sprechen also nur technischen Forderungen, und die Vermehrung der Leistungsfähigkeit hat bei weitem nicht mit der Kalibervergrößerung gleichen Schritt gehalten.

c. Das Verhalten der Schiffe im Kampfe mit Küstenwerken.

Die Dreadnoughts mit ihrer schweren Einheitsarmierung ohne Mittelartillerie nehmen eine Sonderstellung im Kampfe gegen Küstenwerke ein, da sie sich nicht zum Kampfe mit offenen Werken und zu langen Beschießungen eignen. Die Über-Dreadnoughts dagegen mit ihrer an Zahl starken Mittelartillerie, die das 15 cm-Kaliber wahrscheinlich bald übersteigen wird, können in artilleristischer Hinsicht als vervielfachte Vor-Dreadnoughts angesehen und daher in derselben Weise wie letztere verwendet werden.

Bei besonders scharfen Angriffen einer Flotte auf Kanonenbatterien, wie bei Forcierung einer Enge, wird der Angreifer über eine starke Feuerüberlegenheit verfügen. Wenn z. B. auch nur sechs Großkampfschiffe am Kampfe beteiligt sind, so feuern diese mit ihren 60 Geschützen zusammen mindestens 60 Schuß in der Minute. Die Küstenwerke haben in der Regel einem solchen Feuer — auch wenn man ihnen ein besseres Treffergebnis zugute rechnet — nichts Gleichwertiges entgegenzustellen. Das hat seinen Grund in Rücksichten finanzieller Art. Ein in einer kleinen Batterie aufgestelltes 30,5 cm-Geschütz mit nur 100 Schuß verursacht nämlich folgende Kosten:

Geschütz	300 000	Lire
Lafettierung und Panzerung	600 000	"
Äußere Panzerung (avancorazze)	70 000	"
Beton- und Steinbauten	230 000	"
100 geladene Geschosse	120 000	"
100 Pulverladungen	120 000	"
Krafterzeugungsmaschinen	60 000	"
Transporte, Montierungsmaschinen usw.	140 000	"
Montierung	60 000	"
zusammen	1 700 000	Lire (= 1 360 000 ℳ).

Diese Feuerüberlegenheit der Schiffe wird nur im Nahkampf völlig ausgenutzt, wo das Geschoß den Panzer des Küstenwerkes durchschlägt und die vergrößerte Treffsicherheit der Schiffe den Vorteil der Küstenwerke, äußerst kleine nutzbare Scheiben darzustellen, aufwiegt. Mit Vergrößerung der Gefechtsentfernung nimmt die Überlegenheit des Feuers der Schiffsartillerie schnell ab, da die nutzbare Scheibe, die das Küstenwerk bietet — wie gesagt — sehr klein ist, da ferner der Panzerschutz der Batterie wirksamer sein kann als der der Schiffe, weil er keiner Gewichtsbeschränkung unterliegt und weil ganz ungeschützte oder schwach geschützte Teile — wie beim Schiff — beim Küstenwerk nicht vorhanden sind und weil endlich die Sichtbarkeit des Werkes schnell schwindet, während dessen Treffsicherheit infolge überlegener Entfernungsmeßinstrumente diejenige der Schiffe übersteigt. Schließlich fällt zugunsten der Küstenwerke ins Gewicht, daß ihre Kommando- und Übertragungselemente einfacher, weniger umfangreich und daher weniger Verletzungen ausgesetzt sind als die der Schiffe. Die eigentlichen Dreadnoughts sollten es daher vermeiden, auf große Entfernungen mit äußeren Küstenwerken zu kämpfen, es sei denn, daß besondere Gründe moralischer Natur den Kampf ratsam erscheinen lassen. Sie müssen dann so schnell wie möglich die Gefechtsentfernung verringern, wenigstens so weit, wie es die schwimmenden Sperren erlauben, um den Entscheidungskampf zu beschleunigen. In diesem Falle sind sie auch weniger Treffern von Haubitzen ausgesetzt.

Die Geschosse schwerer Küstenkanonen durchschlagen auf mittlere und große Entfernungen nur ausnahmsweise den ständig wachsenden Seitenpanzer der Schiffe.

Dagegen hat die Wirkungsmöglichkeit der Küstensteilfeuergeschütze gegen den in seiner Stärke ziemlich unverändert gebliebenen Deckpanzer der Schiffe zugenommen, weil mit Vergrößerung des Raumgehalts eine Vergrößerung der Scheibe eingetreten ist.

Die Verwendung der verschiedenen Arten von Küstengeschützen.

a. Die Kanone großen Kalibers.

Die Kanone wird wegen ihrer einfachen Handhabung, der großen bestrichenen Räume und geringer Flugzeit ihres Geschosses sowie der großen Treffsicherheit wegen überall dort verwendet werden, wo einer gewaltsamen, schnellen Unternehmung von Linienschiffen entgegenzutreten ist, wo Torpedobootsangriffe von der im Hafen ruhenden Flotte abzuhalten sind usw.

Die Batterien schwerer Küstenkanonen müssen so stark durch Panzer geschützt sein, daß sie möglichst bis zum Entscheidungskampf unversehrt bleiben. Wenn es die örtlichen Verhältnisse erlauben, sind sie so anzulegen, daß sie von See her nicht gesehen werden können und doch noch eine genügend große unter Feuer zu nehmende Zone vor sich haben. Ihre äußerst starke Panzerung muß ihre zahlenmäßige Unterlegenheit im Entscheidungskampfe etwas ausgleichen. Zur Unterstützung ihrer Wirksamkeit trägt eine zweckmäßige Lage der Fahrwassersperre viel bei. Da den Schiffen daran gelegen sein muß, möglichst dicht an die Forts heranzukommen, so müssen diese so weit wie möglich hinter der äußeren Linie der Fahrwassersperren liegen.

Das Kaliber der schweren Geschütze der Küstenartillerie muß ebenso groß oder etwas größer sein als das der schwersten Schiffsgeschütze. Ihre ballistischen Eigenschaften verschlechtern sich im Laufe des Wirkungsschießens nicht so bald wie die der Schiffsgeschütze — die zum Einschießen viel Munition verfeuern müssen — weil die Küstenartillerie ihr Feuer auf Grund viel genauerer Entfernungsmessung beginnt, besonders bei Schußentfernungen, die ein Durchschlagen des Panzers gestatten. Wenn aber im Verlauf eines Schießens die Anfangsgeschwindigkeit eines Geschützes schnell abnimmt, so wird der Vorteil der genauen Kenntnis der Entfernung unnütz, da sich die Angaben der Schußtafel nicht mehr verwenden lassen.

Diesen Mangel der Schiffsgeschütze soll die oben erwähnte Kalibersteigerung, Verminderung der Anfangsgeschwindigkeit und Rohrlänge verringern. Die Küstenverteidigung muß daher der Schiffsartillerie möglichst zuvorkommen und großkalibrige, verhältnismäßig kurze Kanonen mit kleinem Ladungsraum einführen. Als untere Kalibergrenze ist 38,1 cm anzunehmen. Folgendes sind die — des beschränkten Raumes dieser Arbeit wegen technisch nicht näher zu rechtfertigenden — Hauptdaten der zukünftig in Betracht kommenden Kanonen:

Kaliber in cm		38,1	40,0	42,0
Geschoßgewicht	kg	885	1 000	1 150
Gewicht der Ladung	kg	145	170	196
Volumen der Ladung	l	250	290	335
Anfangsenergie	mt	22 000	25 600	29 600
Anfangsgeschwindigkeit	m		700	
Nutzeffekt eines kg Ladung	mt		150	
Rohrlänge in Kalibern			40	

Die Sprengladung des für die Kanone von mehr als 30,5 cm Kaliber zu verwendenden Geschosses (beim 30,5 cm-Geschoß sind es 6 bis 6,5 kg) braucht nicht im gleichen Verhältnis wie das Kaliber zu wachsen, sondern kann darüber hinaus vergrößert werden. Von dem Geschoß wird nämlich nicht — wie bei dem 30,5 cm-Geschoß — ein Höchstmaß an Durchschlagsfähigkeit verlangt, sondern nur die Fähigkeit,

Panzer von geringerer Stärke als das eigene Kaliber zu durchschlagen. Man kommt damit auf ein Mittelding zwischen Stahlgranate (Panzergranate) und Halbpanzergranate und verwirklicht damit — wenigstens für dieses Kaliber — das Einheitsgeschoß.

Die schweren Kanonenbatterien sind — wie gesagt — im allgemeinen berufen, in entscheidenden Augenblicken, und zwar plötzlich, in den Kampf einzugreifen, wobei sie sich einer großen Feuerüberlegenheit gegenüber befinden. Das Gefecht wird sich im allgemeinen nicht nach taktischen Regeln abspielen, sondern in Einzelkämpfen zwischen Schiffen und Batterien bestehen. Es wird das frontale Aufeinanderstoßen zweier Kräfte sein, von denen die eine, angreifende, verhältnismäßig schwach gepanzert, die andere widerstandsfähiger, aber schwächer bewaffnet ist.

b. Die Nebenartillerie der Küstenverteidigung.

Die Verwendungsbedingungen der Nebenartillerie ändern sich von Ort zu Ort und von Batterie zu Batterie derartig, daß die Wahl eines einheitlichen Kalibers ausgeschlossen ist. Für Torpedobootsabwehrbatterien liegen im allgemeinen dieselben Gründe zur Kalibersteigerung bis zu 15,2 cm — und demnächst wahrscheinlich darüber hinaus — vor, wie für die neuesten Großkampfschiffe. Wo feindliche Fahrzeuge ganz dicht unter Land vorbeilaufen müssen oder die Fahrwassersperren dicht bei den Batterien liegen, genügen kleinere Geschütze.

Während die kleinen sehr schnell feuernden Kaliber Entfernungsmesser höchstens bei Gefechtsbeginn benötigen, müssen die weniger schnell feuernden Kaliber von 15,2 cm aufwärts mit Entfernungsmeßgeräten ausgerüstet sein.

Nebenbatterien müssen dem Feuer von See her möglichst entzogen sein.

c. Die Haubitze.

Der Verfasser gibt zunächst allgemeines über die Verwendung der Haubitze, erwähnt ihre allgemein bekannten Vorzüge und kommt dann auf ihre Mängel zu sprechen. Von den Mängeln der Haubitze ist die lange Flugzeit des Geschosses an erster Stelle zu nennen. Theoretisch können nämlich die zu beschießenden Schiffe während der Flugzeit des Haubitzgeschosses ihren Kurs und ihre Fahrt beliebig ändern. Wenn es sich für sie in der Regel nur darum handelte, bestimmte, nur von Haubitzen verteidigte Zonen mit möglichst geringer Beschädigung zu passieren, so würde das Haubitzfeuer allerdings wenig Erfolg haben. In der Praxis aber werden die Schiffe — da es sich meist um Beschießung und Niederkämpfung von Küstenwerken handelt — bestimmten Kurs und gleichmäßige Fahrt innehalten müssen, um selber treffen zu können; und Haubitzbatterien wirken außerdem fast immer mit Kanonenbatterien zusammen. Die Folgen des Mangels langer Flugzeit werden also in der Wirklichkeit nicht schwer ins Gewicht fallen.

Ein zweiter Mangel der Haubitze, Ungenauigkeit ihres Schusses (Treffens), ist nicht absolut zu nehmen, sondern nur im Verhältnis zur Scheibenausdehnung zu verstehen. (Der Verfasser zeigt die Richtigkeit dieser Behauptung und das Verhältnis der Treffsicherheit zwischen Haubitzen und Kanonen an mehreren Beispielen und Skizzen.) Ein Vergleich der Haubitze mit der Kanone ergibt, daß die Haubitze auf kurze Schußentfernungen der Kanone an Treffsicherheit durchaus unterlegen, auf große Entfernungen dagegen überlegen ist.

Ein weiterer der Haubitze oft nachgesagter Mangel, kurze Schußweite, ist tatsächlich keine ihrer allgemeinen Eigenschaften. Die italienische 30,5 cm-Küstenhaubitze L/17 schießt z. B. 14 km weit.

Die Aufschlagsenergie des Haubitzgeschosses wächst mit zunehmender Schußentfernung. Da aber gleichzeitig die Streuung (ziemlich langsam) und der Ent-

fernungsmeßfehler (im quadratischen Verhältnis der Entfernung) zunehmen, so nimmt die Treffsicherheit dabei ab. So entsteht für die Haubitze eine Zone größter Wirksamkeit, deren untere Grenze durch diejenige Schußweite gegeben ist, auf der die Aufschlagsenergie zum Durchschlagen des Schiffspanzers ausreicht, und deren obere Grenze durch den nutzbaren Gebrauch des Entfernungsmessers bestimmt wird. Die Zuteilung von Scheiben für Haubitzen muß daher darauf Rücksicht nehmen, daß jede Batterie jene Zone möglichst gut ausnützen kann.

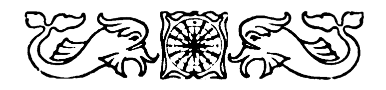
Da die Horizontalpanzerungen bei älteren und neueren Schiffen — wie schon gesagt — ungefähr gleich stark sind, neuere Schiffe aber ein größeres Horizontalziel bieten, so empfiehlt es sich — auch vom artilleristisch-technischen Standpunkte aus — stets, sie in erster Linie zu beschießen. Der steile Bogenschuß erzielt zwar eine größere Aufschlagsenergie, ist aber weniger genau und von weit größerer Flugdauer als der flache Bogenschuß; die Vorteile und Nachteile beider Schußarten halten sich in den meisten Fällen das Gleichgewicht. Der steile Bogenschuß ist aber vorzuziehen beim Feuer gegen unbewegliche oder mit stetigem Kurs fahrende Ziele.

Für kleine Schußweiten ergeben sich bei den Haubitzen dadurch Schwierigkeiten, daß bei verhältnismäßig großen Laderäumen sehr kleine Pulverladungen verwendet werden müssen. Der dabei entstehende geringe Gasdruck genügt oft nicht zum Scharfmachen des Geschoßzünders, und die Entzündung der Geschützladung selbst ist mit Schwierigkeit und Unregelmäßigkeiten verbunden. Man sollte daher verhältnismäßig kleine Laderäume konstruieren und bei den großen Ladungen die Dichtigkeit bis zum höchst zulässigen Maß (0,65) verstärken sowie hohen Gasdruck anwenden, indem man ziemlich brisante und daher regelmäßiger arbeitende Pulversorten verwendet. Das leichtere Küsten-Haubitzgeschoß muß eine Anfangsgeschwindigkeit von nicht weniger als 500 m haben. Das schwere Haubitzgeschoß kann 5 v. H. seines Gewichts an Sprengladung enthalten, was eine genügende Sprengwirkung gewährleistet, und muß Panzer von halber Kaliberstärke durchschlagen. Es muß so schwer sein, wie mit dem Kaliber irgend verträglich ist, damit es größtmögliche Durchschlagskraft bekommt. Es soll auf größte Entfernungen verwendet werden. Das leichte Haubitzgeschoß ist nur zur Wirkung gegen ungepanzerte Schiffsteile bestimmt. Aber mit Rücksicht auf sein meistens schräges Auftreffen muß man verlangen, daß es bei senkrechtem Aufschlag 4 cm Chrom-Nickelstahl durchbricht.

Als Kaliber der Haubitze genügt 30,5 cm. Das schwere Geschoß dieses Kalibers wiegt 455 kg und führt 22 kg Sprengladung, das leichtere Geschoß desselben Kalibers wiegt 355 kg und hat 43 kg Sprengladung. Die Anfangsgeschwindigkeit beträgt bei ersterem 440, bei letzterem 500 m.

In Fällen, wo sehr große Schußweite und Sprengwirkung nicht erforderlich sind, genügt eine leichtere Haubitze von etwa 24 cm Kaliber mit einem schweren Geschoß von 217 kg und einem leichten Geschoß von 171 kg.

v. D.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten;
eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels absehen; wir beschränken uns auf die kurze Erwähnung:

Die deutschen Schutzgebiete in Afrika und in der Südsee 1912/13. Amtliche Jahresberichte. Herausgegeben vom Reichs-Kolonialamt. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 12,50 *M*, gebunden 14,00 *M*.

Heinrich v. Jordan. Erinnerungsblätter und Briefe eines jungen Freiheitskämpfers aus den Jahren 1813 und 1814. — Berlin 1914 bei Karl Siegismund. — Preis 4,80 *M*, gebunden 6 *M*.

Der Schiffskompaß und der Schiffsmagnetismus. Nachschlagebuch für Schiffsoffiziere. Von S. Mars. — Batavia 1914 bei G. Kolff & Co. — Preis 3,40 *M*.

Het nautisch Instituut der Koninklijke Paketvaart Maatschappij te Tandjong Priok (Batavia) en de Verifikatie van nautische Instrumenten. Von S. Mars. — Batavia 1913 bei Ruygrok & Co. — Preis 0,75 f.

Historisch-politische Jahresübersicht für 1913. Von Gottlob Egelhaaf. — Stuttgart 1914 bei Karl Krabbe. — Preis 2,75 *M*.

Die Lohntheorien von Ad. Smith, Ricardo, J. St. Mill und Marx. Von Dr. jur. Ferdinand Graf v. Degenfeld-Schonburg. Heft 173 der Staats- und sozialwissenschaftlichen Forschungen, herausgegeben von Gustav Schmoller und Max Sering. — München, Leipzig 1914, Dunker & Humblot. — Preis 3 *M*.

Valois: Amerikana. Japs und Yankees. Der Panamakanal als Erzieher. Monroe-Doktrin. Berlin 1914. D. Reimer. 1,20 *M*.

Die deutsche Land- und Seemacht und die Berufspflichten des Offiziers. Von Major v. Rabenau. Vierte neubearbeitete Auflage. — Berlin 1914 bei E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 6,50 *M*, gebd. 7,75 *M*.

Die im Jahrgang 1909, S. 627, erwähnte dritte Auflage dieses Handbuches war gerade rechtzeitig vergriffen, so daß in der vierten alle Neuerungen und Neubildungen in unserem Heeresgefüge erwähnt und berücksichtigt werden konnten. Namentlich für jüngere Offiziere, denen der Rekrutenunterricht obliegt, ist das Rabenausche Werk ein nahezu unentbehrliches Hilfsmittel. Der Marine sind im Text 63 Seiten, darunter fast 5 Seiten Skizzen, gewidmet; als Titelbild hat der Verfasser eine Ansicht von S. M. Linienschiff „Kaiserin" gewählt.

Entwicklungsgang der deutschen Geschichte. Für die Unteroffiziere des deutschen Heeres bearbeitet von Oberleutnant Richard Uhde. Mit 4 Karten. — Berlin 1914, E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 1,50 *M*.

Der vorbezeichnete Leitfaden bringt einen glücklichen Gedanken zu sachgemäßer Ausführung; es ist ebenso unser lebhaftestes Interesse wie unsere dringendste Pflicht, die Fortbildung unserer Unteroffiziere nach Möglichkeit zu fördern und ihre Weltanschauung über den Standpunkt des Kreises, dem sie in der Hauptsache entstammen, herauszuheben. Gerade in der Darstellung der schwierigen Entwicklung, die der Aufrichtung des Deutschen Reiches voranging, hat der Verfasser unseres Erachtens das Richtige getroffen; daß er auch die Fragen unserer neuesten innerpolitischen

Entwicklung mit einbezog, war sachgemäß. Für eine Neuauflage würden wir empfehlen, hier anzufügen, daß auch ein Zukunftsstaat die wirtschaftlichen Voraussetzungen des menschlichen Zusammenlebens für den einzelnen nicht wesentlich würde ändern können.

Quellenkunde der Kriegswissenschaften seit 1740. Zweiter Band. Erstes Heft. 1910, 1911, 1912, herausgegeben von Professor v. Scharfenort. — Berlin 1913 bei E. S. Mittler & Sohn.

Das vorliegende Heft bringt eine Fortsetzung der im Jahrgang 1910, S. 1608, besprochenen umfangreichen Quellenkunde, die den Zeitraum von 1740 bis 1910 umfaßte. Anordnung und Einrichtung des Werkes sind die gleichen geblieben; leider mußte auch diesmal die Marine unberücksichtigt bleiben, so daß das Werk nur für heeresgeschichtliche Studien verwendbar ist.

Ancres, chaines et aussières. Conditions d'emploi, efforts statiques et dynamiques. Par René Nielly, Lieutenant de vaisseau. — Paris 1913, Augustin Challamel, Éditeur.

Die 64 Seiten starke Schrift erörtert an der Hand mathematischer Begründung die Beanspruchung der Ketten und Trossen unter den verschiedenen Voraussetzungen des Ankerns und des Ankerlichtens sowie die Widerstände gegen die Bewegungen des festgelegten Schiffes. Der Verfasser stellt in seinen Ausführungen nur das englische und französische Material in Vergleich, wobei er bemerkt, daß die reglementarischen französischen Anker trotz ihres großen Gewichts nicht das volle Vertrauen erwecken. Die Schrift wendet sich ausschließlich an den Fachmann, wir genügen daher unserer Pflicht durch den vorstehenden kurzen Hinweis.

Transmetteurs d'ordres acoustiques, mécaniques hydrauliques et électriques sur les navires. Par P. Maurer, Ingénieur électricien. — Paris 1913, Augustin Challamel, Éditeur.

Der Verfasser beschreibt ohne besondere Bezugnahme auf den Kriegschiffsdienst die auf den Schiffen gebräuchlichen Übermittler von Befehlen und Signalen von einer Betriebsstelle an die andere. Er behandelt mithin ein auch bei uns in fortgesetzter Entwicklung begriffenes Fach und wendet sich mit seinem Buch in erster Linie an die hierbei interessierten Spezialisten. Bei der gemeinverständlichen, durch zahlreiche Abbildungen erläuterten Darstellung wird indessen dieses Buch auch den weiteren an der Seefahrt beteiligten Kreisen willkommene Belehrung bieten können.

Die Funkentelegraphie im Recht. Eine rechts- und verkehrsgeschichtliche Abhandlung von H. Thurn. — München 1913, J. Schweitzers Verlag (Arthur Sellier). — Preis broschiert 4 *M*.

Der Verfasser der vorbezeichneten Abhandlung darf als ein sehr berufener Kenner des von ihm behandelten Sondergebiets bezeichnet werden. Bereits wiederholt trat er den Lesern der „Marine-Rundschau" mit Abhandlungen über Einzelfragen entgegen, so Jahrgang 1912, S. 940, mit der Darstellung der funkentelegraphischen Verbindung Deutschlands mit seinen Kolonien und ebenda S. 1398 mit dem Aufsatz über die Funkentelegraphie im Dienst kolonialer Expeditionen. Auch Bücher, die von seinen Studien über die Fragen der Funkentelegraphie Zeugnis geben, haben uns wiederholt zur Besprechung vorgelegen — vgl. Jahrgang 1909, S. 752 und 1911, S. 1321 —. In der nunmehr vorliegenden, die rechtliche Seite der Frage vorzugsweise erörternden Arbeit tritt vor allem in die Erscheinung, welche hervorragende Bedeutung der Funkentelegraphie, insbesondere im Kriege, zukommt

und vor welche schwerwiegenden Entscheidungen in dieser Richtung sich die kriegführenden Parteien in den letzten Kriegen bereits gestellt sahen. Mit Recht bemerkt der Verfasser im Anschluß an die Möglichkeit des mit Hilfe der Funkentelegraphie durchführbaren Blockadebruchs, wie dies eine Beispiel genügt, um die außerordentlichen Schwierigkeiten anzudeuten, die einer praktisch brauchbaren Durchbildung des modernen Seekriegsrechts durch die junge Funkentelegraphie entgegengetürmt werden. Dieses Beispiel genügt auch, um den Seeoffizier erkennen zu lassen, welche Bedeutung es für ihn hat, sich mit den hier einschlägigen Fragen vertraut zu machen. Thurns nicht zu umfangreiche, das Für und Wider der aufgetretenen Meinungen eingehend würdigende Darstellung wird sich ihm bei diesem Studium als ein sehr brauchbares Hilfsmittel erweisen.

Erörterungen aus dem allgemeinen und dem Militärstrafrecht. Von Dr. Th. Otto Mayer. Zweite Reihe. — Berlin 1913. Verlag von Franz Vahlen. — Preis geheftet 2,80 *M*.

Die „Erste Reihe“ ist von uns im Jahrgang 1908, S. 1074, besprochen worden. Von den jetzt vorliegenden fünf Abhandlungen dürften die ersten vier nur den Juristen interessieren. Die letzte aber verdient allgemeine Beachtung in militärischen Kreisen. Sie handelt von dem Begriff der Meldung im Sinne des § 139 des Militärstrafgesetzbuchs, des Paragraphen, der denjenigen unter Strafe stellt, der vorsätzlich dienstliche Meldungen unrichtig abstattet. In Übereinstimmung mit der herrschenden Ansicht hält der Verfasser die Voraussetzungen des § 139 nur dann für gegeben, wenn für den Untergebenen eine Meldepflicht und für den Vorgesetzten eine Verpflichtung, mit der Meldung sich dienstlich zu befassen, bestanden hat. Er verlangt aber außerdem noch — und hiermit setzt er sich in Widerspruch mit der Praxis —, daß der Meldende in einer besonderen Dienstverrichtung begriffen ist und auf dieser Dienstverrichtung die Meldepflicht beruht. Hiernach fallen also — entgegen der bisherigen Rechtsprechung — alle Meldungen, die auf Grund privater Angelegenheit erstattet werden, z. B. die Meldungen über die Einzahlung zur Kleiderkasse, den Schuldenstand, den Grund für ein Urlaubsgesuch, nicht unter § 139, denn es fehlt an dem Erfordernis der besonderen Dienstverrichtung. Sie können gegebenenfalls nur auf Grund des § 90 des Militärstrafgesetzbuchs — Belügen eines Vorgesetzten auf Befragen in dienstlichen Angelegenheiten — oder, falls ein Befragen nicht vorliegt, nur auf Grund des § 1, 1 der Disziplinarstrafordnung bestraft werden.

Es bleibt abzuwarten, ob die Gerichte, insbesondere das Reichsmilitärgericht, dem Verfasser, der seinen Standpunkt unter Berufung auf die Überschrift des Abschnitts, in dem das Militärstrafgesetzbuch den § 139 behandelt, mit Geschick verteidigt, zustimmen werden. Jedenfalls aber wird die Abhandlung viel dazu beitragen, die schwierige Frage der Voraussetzungen des § 139 weiter zu klären und ihrer endgültigen Lösung entgegenzuführen.

Systematische Rechtswissenschaft. Von R. Stammler, R. Sohm, K. Gareis und anderen. Zweite verbesserte Auflage. Teil II, Abteilung VIII der „Kultur der Gegenwart“. Herausgegeben von Paul Hinneberg. — B. G. Teubners Verlag, Leipzig 1913. — Preis gebunden 16 *M*.

Im Oktoberheft 1913, S. 1250, berichteten wir anschließend an den Band „Die Technik des Kriegswesens“ über die Aufgaben und die Einteilung des großen Sammelwerks von Hinneberg, dessen Titel oben wiedergegeben ist. Ein Band dieser Sammlung hat nun schon so kurz nach seinem Erscheinen seine zweite Auflage erlebt. Ist auch der Kreis, an den gerade dieser Band sich wendet, sehr groß, so erscheint

doch dieser Erfolg wohlverdient; denn die Bearbeiter dieses Bandes haben sich befleißigt, über die Fülle der einzelnen Abschnitte ihres Gegenstandes überall in knappster Form ausreichende und einleuchtende Auskunft zu geben, ohne daß sie dabei auf die Vertretung ihres Standpunktes, auf den Hinweis auf die sich vollziehende Entwicklung und die anzustrebenden Ziele zu verzichten brauchten. In dieser Form knapper Einzelkapitel umfaßt der 562 Seiten starke Band alle Gebiete des Rechtssystems von der Erläuterung der Rechtstheorien an, über das gesamte Privatrecht zum Staats- und Verwaltungsrecht und zum Völkerrecht, dergestalt, daß auch der Laie aus dem Buche die ihm erwünschte Belehrung entnehmen kann. Mit Rücksicht hierauf erschien es uns angebracht, auf dieses unserem Aufgabenkreis sonst fernliegende Werk hinzuweisen und es für die Versammlungszimmer der Offiziere an Land oder auch für die Schiffsbücherei zu empfehlen. Auch scheint uns das Buch ein sehr zweckmäßiges Hilfsmittel für die Anwärter des Verwaltungsdienstes zu sein, soweit von ihnen keine systematischen Rechtskenntnisse, sondern nur ein allgemeiner Überblick gefordert wird.

Grundriß der Statistik, enthaltend Bevölkerungs-, Wirtschafts-, Finanz- und Handelsstatistik. Von Professor Dr. Carl Ballod. — Berlin 1913, J. Guttentags Verlag. — Preis 9,50 *M.*

Professor Ballods Buch ist aus akademischen Vorlesungen entstanden und für seine Studenten bestimmt. Hieraus folgt, daß es, soweit dies bei einem solchen Gegenstande möglich ist, volkstümlich genannt werden kann und auch jedem Leser zusagen wird, der an statistischen Fragen Interesse nimmt. Demgemäß ist die theoretische Einleitung und die Begriffsbestimmung der Statistik kurz gehalten, um so umfangreicher ist das durch einleitende Bemerkungen und knappe geschichtliche Überblicke eingeleitete Tabellenmaterial. Wir nehmen an, daß die „Nauticus"-Tabellen gerade in unserem Leserkreis Interesse an der Statistik geweckt haben werden; dies ist der Grund, weshalb wir hier auf Ballods Grundriß hinweisen.

Dr. Richard Hennig: **Probleme des Weltverkehrs.** 8°. Mit 4 Abbildungen und 6 Kartenskizzen. — Hermann Paetel Verlag, G. m. b. H., Berlin-Wilmersdorf. — Preis broschiert 5 *M*, elegant gebunden 6,50 *M.*

Ein frühere Arbeit des Verfassers, die er „Deutschlands Anteil am Weltverkehr" benannt hatte, besprachen wir im Jahrgang 1912, S. 131. So wie jenes Buch umfaßt auch das vorliegende eine Reihe von Einzelaufsätzen, von denen für die Marine die Abhandlung über die Zukunftsmöglichkeiten Kiautschous und die Aufgaben der deutschen Verkehrspolitik in Asien das meiste Interesse bietet. Der Verfasser weist nach, wie die innern Umwälzungen von China auch wesentliche neue Anforderungen an den Weltverkehr nach sich ziehen werden und daß insbesondere die Eisenbahnerschließung auch einen „Hafen von Peking" notwendig machen werde, als welcher infolge seiner günstigen Ansegelung und seiner Eisfreiheit nur der Hafen von Tsingtau in Betracht kommen könne. In einer gewaltigen Überlandbahn Konstantinopel—Kiautschou, in der die Bagdad-Bahn ein kurzes Anfangsglied bilden würde, erblickt der Verfasser die letzte Krönung dieses Gedankens, der gewiß manches Verlockende bietet, neben dem man aber den offenbar in der Steigerung begriffenen englischen und amerikanischen Einfluß auf das Chinesentum nicht wird außer acht lassen dürfen. Neben diesem widmet der Verfasser dem Problem des Panamakanals eine eingehende Betrachtung. Weitergehend als der Aufsatz im letzten „Nauticus", betrachtet der Verfasser unter anderem die „technisch wunden Punkte" dieses Kanals (vgl. „Marine-Rundschau", August 1913, S. 938), die

im Culebra-Einschnitt, in der Wasserhaltung des Gatun-Sees und der Erdbebengefahr gewiß die vollste Beachtung verdienen. Die verkehrspolitischen Betrachtungen kommen im wesentlichen zu dem gleichen Ergebnis wie der „Nauticus“, während dessen Ausführungen über die strategische Bedeutung des Kanals natürlich eingehender sind. So bietet auch dieses Buch, dessen Inhalt natürlich mit den beiden genannten Kapiteln nicht erschöpft ist, eine Fülle von Anregungen, und es dürfte der verdienten Beachtung sicher sein.

Die Ruhrhäfen, ihre Industrie und ihr Handel. Von Handelslehrer Joh. Kempkens. Heft II der „Modernen Wirtschaftsgestaltungen“, herausgegeben von Kurt Wiedenfeld. — Bonn 1914, A. Marcus und E. Webers Verlag. — Preis 5,60 *M*.

Das dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat gewidmete erste Heft der obigen Sammlung fand im Januarheft 1913 seine Besprechung. Es ist sehr erklärlich, daß bei der Schwierigkeit der behandelten Gegenstände diese Sammlung keinen rascheren Fortgang nimmt, ebenso wie das Studium der Ergebnisse erhebliche Aufmerksamkeit und Anspannung erfordert. Wie das erste empfehlen wir auch das vorliegende Heft der eingehenden Beachtung aller derer, die mit wirtschaftspolitischen Fragen sich zu beschäftigen Veranlassung haben; denn sein Wert beruht ebenso sehr in dem Gegenstande an sich wie auch darin, daß dieser uns lehrt, welche Fülle von materiellen, technischen und Verkehrsinteressen ineinander greifen und gegenseitige Berücksichtigung erfordern, um die heutige wirtschaftliche Entwicklung zustande zu bringen. Das mit einer großen Übersichtskarte, graphischen Darstellungen und Tabellen reichlich ausgestattete, nicht allzu umfangreiche Werk gewährt, abgesehen von seinem allgemeinen Interesse, auch einige besondere Einblicke. So dürfte es für viele etwas Neues sein, daß die Mühlenindustrie an dem Verkehr der Ruhrhäfen so erheblich beteiligt ist und daß ein starker Holz- und Petroleumhandel dort einesteils in den unmittelbaren Bedürfnissen der Industrie, dann aber auch in den Ansprüchen der stark angewachsenen Arbeiterbevölkerung seine Rechnung findet. Die Arbeiten der Wiedenfeldschen Sammlung wenden sich ebenso wie seine eigenen Werke selbstverständlich nur an einen engeren Kreis, aber gerade dieser ist ihm für seine „exakte Wirtschaftsforschung“ zu besonderem Danke verpflichtet.

Die Unterstützung der französischen Handelsmarine durch Prämien. Von Dr. rer. pol. Franz Guckenmuß. — Verlag von L. Friederichsen & Co., Hamburg. — Preis 6 *M*, gebunden 7,50 *M*.

Der Verfasser behandelt an der Hand eingehenden Zahlenmaterials den bekannten und auch von uns an dieser Stelle bereits gelegentlich hervorgehobenen Tatbestand — siehe „Marine-Rundschau“ 1910, Seite 152 —, daß die mannigfachen, der französischen Handelsmarine gewährten Staatsprämien dieser keineswegs die erwünschte Förderung gebracht haben. Die Reeder ließen sich dadurch verleiten, andere sonst maßgebende Gesichtspunkte außer acht zu lassen und lediglich zu berücksichtigen, wie sie selbst, wenn sie die Prämien einheimsten, am besten auf ihre Rechnung kamen. Daneben aber verdient besondere Beachtung der Hinweis des Verfassers darauf, wie eine kurzsichtige Kirchturmspolitik bestrebt war, den sämtlichen 69 Seehäfen der französischen Küste mit staatlicher Hilfe Verbesserungen zuzuwenden, mit dem alleinigen Ergebnis, daß keiner derselben den Anforderungen des heutigen Verkehrs zu genügen vermag. Diese Zersplitterung war auch deswegen nicht weitsichtig, weil keinem dieser Häfen ein ausreichendes Hinterland zur Verfügung steht, von dessen wirtschaftlichen Leistungen und Bedürfnissen die Blüte des See-

verkehrs in erster Linie abhängig ist. Die sehr fleißige und gründliche Studie ist ungemein lesenswert.

Das revolutionäre China. Von Erich v. Saltzmann, Hauptmann a. D. Mit 61 Abbildungen, 1 Übersichtskarte und 3 Kartenskizzen. — Berlin 1913 bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). — Preis 5 *M*.

Der Verfasser betrachtete insbesondere die militärischen Vorgänge mit geschultem Auge und scheute die Strapazen und Gefahren nicht, um sich durch persönliche Anwesenheit auf den verschiedenen „Kriegsschauplätzen" eine eigene Anschauung zu verschaffen. Die Kriegführung selbst freilich ist nicht sonderlich gefährlich, es wird mit ungeheurer Munitionsverschwendung ins Blaue hinein geschossen, und wenn die Sache ernst wird, laufen die Heerhaufen auseinander und hinterlassen ein Nichts, es sei denn, daß die davongelaufenen Soldaten alsbald als Räuber wieder auftauchen. Nur wenige rühmliche Ausnahmen, so z. B. in den Truppen des Generals Tschang hsun, sind vorhanden. Die gegenwärtigen Zustände schildert Verfasser jedenfalls zutreffend dahin, daß trotz eines Yuanschikai das Land dem Chaos entgegentreibt, in dem es eine Beute der verschiedenen Heerführer wird, denen ebenso wie den meisten Revolutionären lediglich die persönliche Bereicherung am Herzen liegt. Japan hat es hierbei verstanden, sich die Sympathien, die es vielleicht noch besaß, nach Möglichkeit zu verscherzen, und seine Hoffnung auf Besserung beruht hauptsächlich nur darauf, daß das chinesische Volk in seiner Gesamtheit den politischen Vorgängen gleichgültig gegenübersteht und höchstens gelernt hat, sich von den revolutionären Schlagworten nicht mehr verblüffen zu lassen. Zur Vervollständigung des Bildes, das wir von den chinesischen Zuständen uns zu machen alle Veranlassung haben, ist das Salzmannsche Buch ein wertvolles Hilfsmittel.

Schi-tsching. Bilder aus dem chinesischen Volks- und Missionsleben. Von Martin Maier-Hugendubel. — Stuttgart 1913 bei J. F. Steinkopf. — Preis 3,20 *M*, gebunden 4,20 *M*.

Schi-tsching bedeutet „sich unterhalten". Der Verfasser stellt zunächst die landläufige Anschauung richtig, als wären die Chinesen in ihrer Gesamtheit besonders fleißig, besonders genügsam und besonders intelligent; er weist nach, daß nur die Not die Mutter seiner Betriebsamkeit wie seiner scheinbaren Enthaltsamkeit sei, und daß dem Chinesen an sich ein kleidsames Gewand und ein gut besetzter Tisch ebenso begehrenswert erscheinen als irgendeinem Westländer. Hieran anschließend erzählt der Verfasser eine Menge von Einzelzügen aus dem chinesischen Volksleben. Den zweiten Teil des Buches bilden, einen etwas freundlicheren Ausblick eröffnend, Bilder aus dem Missionsleben. In einem Anhang wird schließlich geschildert, wie die chinesische Presse es sich wenigstens teilweise angelegen sein läßt, gegen Deutschland Stimmung zu machen, und wie anderseits der deutsche Missionar in dem Kampf für seine Sache und gegen das englische Übergewicht nicht die nötige Unterstützung findet. Das Buch erscheint als eine wertvolle Ergänzung, insbesondere zu Ku Hung Ming — „Chinas Verteidigung gegen europäische Ideen" —, „Marine-Rundschau" 1912, S. 408. Es ist keine eigentliche Unterhaltungslektüre, aber sehr geeignet, unsere Kenntnisse vom chinesischen Wesen zu ergänzen und richtigzustellen.

Canada. By Louis Hamilton, F. R. C. J., Berlin. — Verlag Moritz Diesterweg, Frankfurt a. Main 1913. — Preis 1,60 *M*.

Der den Lesern der „Marine-Rundschau" durch seine Aufsätze über die neuen kanadischen Wasserwege bekannte Verfasser, Mitglied des Royal Colonial Institute in London und Dozent am Orientalischen Seminar der Universität zu Berlin, hat

hier ein Lehr- und Lesebuch im guten Sinne des Wortes geschaffen. Er kennt Kanada infolge längeren Aufenthalts daselbst aus eigener Anschauung und ist durch seine Beziehungen zur kanadischen Regierung in ständiger Fühlung mit der Entwicklung des Landes und, wie eine dem Buche beigegebene knappe, aber wertvolle Bibliographie beweist, mit der über das Land erschienenen Literatur geblieben.

Das Buch bietet in handlichem Format auf 160 Seiten, einschließlich eines Anhanges mit nützlichen Anmerkungen, einen Überblick über die Entwicklung Kanadas, seine Geographie und seine Geschichte sowie über die Verfassungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse der einzelnen Provinzen. In erster Linie zum Gebrauche an höheren Lehranstalten und für die Studierenden der Universitäten und sonstigen Hochschulen bestimmt, kann es auch für den höheren Schulbetrieb der Marine — nicht zuletzt in sprachlicher Beziehung — empfohlen werden. Es ist aber auch ein gutes Hilfsmittel für jeden, insbesondere auch für den viel beschäftigten Offizier und Beamten, der sich ohne allzu großen Zeitaufwand unterrichten will über das Land der großen Entwicklungsmöglichkeiten, das Kanada mit seinem unbegrenzten Optimismus heute darstellt. In einer Vorbemerkung weist der Verfasser mit Recht darauf hin, daß die britischen Besitzungen über See mit ihren über 15 Millionen weißen Einwohnern allmählich zu groß geworden sind, als daß ihnen seitens derer, die englische Verhältnisse studieren wollen, auch ferner noch die geringe Beachtung zuteil werden darf, die bisher noch vielfach zu finden war.

In ähnlicher Weise, wie in diesem Bande für Kanada geschehen, sollen in weiteren im gleichen Verlage erscheinenden „Englischen Realien-Lesebüchern" (British Empire Readers) von dem gleichen Verfasser behandelt werden: Australasia, India, the Union of South Africa, the Crown Colonies, Great Britain und zur Ergänzung the United States. A. Mr.

Vom Ural bis Sachalin. Von Otto Goebel. — Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin. — Preis 3,60 *M*.

Von russischen Zuständen hat die große Mehrheit in Deutschland nur durchaus unzulängliche und vielfach durchaus unzutreffende Vorstellungen, insbesondere Sibirien ist für die meisten nur die schnee- und eisbedeckte Verbrecherkolonie, und namentlich fehlt eine Anschauung von den großen Maßstäben, nach denen alle diese russischen Verhältnisse gemessen sein wollen. Den Verfasser führten wissenschaftliche Aufgaben in das Land jenseits des Ural, durch die sich ihm zahlreiche sonst verschlossene Pforten öffneten. Die wissenschaftlichen Ergebnisse sind anderweit verwertet, hier unterzog er sich der dankenswerten Aufgabe, durch eine Schilderung seiner Erlebnisse einiges Licht über Land und Leute zu verbreiten, und so die Lücken ausfüllen zu helfen, die in dieser Richtung bei uns noch in weiten Kreisen vorhanden sind. In der Schilderung bildet der Baikalsee das Mittelstück. Der erste Teil beschreibt die Reise von Moskau bis dorthin, der zweite die Fortsetzung über Sachalin nach Wladiwostok. Wenngleich in der Goebelschen Schilderung die Strapazen der Eisenbahnfahrten, das Warten auf den primitiven Stationen und das Mißbehagen der Gasthausunterkunft einen verhältnismäßig breiten Raum einnehmen, so kommen doch auch die Zustände abseits der Eisenbahn, z. B. in einem Jagdausflug zur Birkhahnbalz, sehr gut zur Geltung. So bietet das Buch anziehende Belehrung und gute Unterhaltung.

Deutsche Seewarte: **Dampferhandbuch für den Atlantischen Ozean.** Zweite Auflage, mit 29 Tafeln und 12 Figuren im Text. Hamburg 1913. In Kommission bei L. Friederichsen & Co. — Preis 5 *M*.

Das Dampferhandbuch des Atlantischen Ozeans, das erste der 1905 von der Deutschen Seewarte in Aussicht gestellten Dampferhandbücher für die drei Ozeane,

zeigt nur im allgemeinen Teil eine Änderung gegen die erste Auflage. Die meteorologischen Verhältnisse sind darin neu bearbeitet worden; neben den mittleren Verhältnissen werden auch die einzelnen Wetterlagen und der Verlauf des Wetters an der Hand beigegebener Wetterkarten behandelt. Bei den Meeresströmungen ist mehr als bisher Bedacht auf die Beziehungen zwischen Luftdruck, Wind und Strom genommen. Der neu hinzugekommene Abschnitt über Navigierung enthält einige wichtige allgemein gültige Angaben. Der besondere Teil, der die Dampferwege in derselben Form und Anordnung wie früher bringt, ist gründlich durchgearbeitet worden, so daß seine Angaben Anspruch auf Zuverlässigkeit machen dürfen. Neu hinzugekommen ist der direkte Weg vom Englischen Kanal nach dem Panamakanal, verschiedene andere Wege sind bis zum Panamakanal ergänzt worden. Die beigegebenen Karten ermöglichen einen schnellen Überblick über die Dampferwege und ihre Länge. Die Kohlenhäfen und Lloydsignalstationen sind wegen ihrer Veränderlichkeit weggelassen worden.

Preußens Heer von seinen Anfängen bis zur Gegenwart. Von Oberstleutnant a. D. Frhr. von der Osten-Sacken und von Rhein. III. Band: Das preußisch-deutsche Heer bis zur Gegenwart. — Berlin 1914, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 10 *M*.

Nachdem der erste Band die alte Armee bis zum Frieden von Tilsit, der zweite die Geschichte des preußischen Heeres bis zur Reorganisation von 1859/60 behandelt hat — siehe „Marine-Rundschau" 1912, S. 134 —, führt der dritte Band die Darstellung von dieser Reorganisation ab bis zur Gegenwart weiter. Damit ist ein Werk geschaffen, das nicht nur für den Berufsoffizier, sondern auch für den gebildeten Laien in seiner Stellung als Staatsbürger von größtem Werte ist. Eine ähnliche, umfassende und zusammenhängende Darstellung der Entwicklung des preußischen und demnächst des deutschen Heeres gab es bisher nicht. Sie ist mit erstaunlichem Fleiß und mit großer Übersichtlichkeit und Klarheit bearbeitet. Es ist ein äußerst wertvolles Nachschlagewerk, das eine tatsächliche Lücke ausfüllt.

v. Scharfenort, Professor: **Kulturbilder aus der Vergangenheit des preußischen Heeres.** Berlin 1914, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3 *M*, gebunden 4 *M*.

Der durch seine „Quellenkunde der Kriegswissenschaften" wohlbekannte Verfasser — siehe „Marine-Rundschau" 1910, S. 1608, daselbst auch S. 1605 — bietet in dem oben genannten Buche mit teilweise bereits bekanntem Material überaus interessante Einzelbilder von den Zuständen unserer Armee im 18. Jahrhundert. Er schildert das Treiben der Werber und das in gewissem Sinne der inscription maritime vergleichbare Kantonnementswesen, die Garnison, das Leben in den Quartieren, die Soldatenweiber, die Unteroffiziere und den Zopf. Ferner die Erziehung und das Leben des Offizierkorps, für dessen jüngere Angehörige beispielsweise der Hauptmann den Mittagstisch vorhalten mußte, das kameradschaftliche Leben und das Verhältnis zu den bürgerlichen Bewohnern des Garnisonortes. Daran schließen sich Schilderungen der großen Revuen, Marsch- und Gefechtsberichte unter besonderem Hinweis auf den Geist im Heere, in dem religiöser Sinn und das unbegrenzte Vertrauen zu dem allverehrten Heldenkönig die sichere Bürgschaft des militärischen Erfolges boten. Das Buch bietet dem, der an Schilderungen dieser Art Interesse nimmt, einen überaus fesselnden Lesestoff; es wird u. a. dem Offizier für den Mannschaftsunterricht mancherlei geeignete Darstellungen und Vergleiche bieten, und es sei deshalb ganz besonders auch aus diesem Gesichtspunkte der Beachtung unseres Leserkreises anempfohlen.

Gneisenau. Von Generalleutnant z. D. v. Unger. Mit 4 Bildnissen und 17 Skizzen im Text. — Berlin 1914, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 9,50 *M*.

Die Darstellung beruht im wesentlichen auf dem von Pertz und Delbrück aus dem Nachlaß des Feldmarschalls herausgegebenen urkundlichen Material, wozu eine Anzahl neuerer Veröffentlichungen getreten ist. Es ist einer Kette von wunderbaren Umständen zu verdanken, die den damaligen Kapitän 1806 aus der Masse hervortreten und zur Wirksamkeit an hervorragender Stelle gelangen ließen. Die tatkräftige Verteidigung von Kolberg reihte ihn unter die ersten Männer des Vaterlandes. In den Befreiungskriegen trat er als Generalstabschef an die Seite Blüchers. Ewig denkwürdig ist sein kühner Entschluß zum Elbübergang und zum Ausweichen hinter die Saale 1813, sein kühnes Drängen nach Entscheidung 1814, der weltberühmte Rückzug nach der Schlacht bei Ligny auf Wavre und die einzig dastehende Verfolgung nach der Schlacht bei Belleallliance.

Die Darstellung des Generalleutnants v. Unger zeichnet sich durch Knappheit, große Übersichtlichkeit und Wärme aus. Besonders sei der „Rückblick“ am Schluß des Buches der Beachtung empfohlen, aus dem als Leitmotiv immer wieder hervorklingt, was der Feldmarschall selbst stets betonte: „Charakterstärke ist höher zu achten als jedes andere Talent.“

Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg (Beihefte zu Streffleurs Milit. Zeitschrift). 61. bis 64. Heft. — Wien 1913, Verlag von Seidel & Sohn.

Die vorliegenden Hefte behandeln die Kämpfe bei Mukden. Heft 61 schildert den Operationsstillstand nach der Schlacht bei Sandepu, Heft 62/63 die Einleitungskämpfe vom 19. bis 26. Februar, Heft 64 die Ereignisse vom 27. und 28. Februar. Gerade die Einleitung zu der gewaltigen Schlacht bei Mukden ist von besonderem Interesse, da in ihr bereits die Ursachen des Ausganges zu erkennen sind. Die lange Operationspause war für die Japaner nötig, da sie mit den vorhandenen Kräften nicht imstande waren, die außerordentlich ausgedehnte, stark befestigte russische Stellung anzugreifen. Erst als Port Arthur gefallen war, verwenden sie einen Teil der frei gewordenen Kräfte, um auf dem östlichen Flügel die Russen durch Demonstration zu täuschen, während der größere Teil (3. Armee) auf dem westlichen Flügel zur Umfassung verwendet wird. Die Absicht gelang.

Wie in allen bisherigen Heften ist die Bearbeitung der Ereignisse äußerst genau und sorgfältig, die beigegebenen zahlreichen Karten mit Einzeichnungen sind geradezu vorzüglich in bezug auf Klarheit und Übersichtlichkeit.

Operationen an den Dardanellen im Balkankriege 1912/13. Von Hans Rohde. — Berlin 1914, Eisenschmidt.

Der Verfasser, ein ehemaliger deutscher Offizier, stand bei Ausbruch des Krieges in türkischen Diensten in Haifa in Palästina. An den großen Kämpfen hat er nicht teilgenommen, sondern gelangte erst nach Konstantinopel und in die Front, als die Bulgaren vergeblich die Tschataldscha-Stellung angriffen. Er wurde nun als Ordonnanzoffizier im Stabe des Armee-Oberkommandos auf Gallipoli verwendet und machte den Angriff der um Gallipoli und Bulajir vereinigten Truppen mit. Wenn es sich hierbei auch nicht um große und entscheidende Kämpfe handelt, so fesseln die Schilderungen der persönlichen Eindrücke und der Erfahrungen durch die anziehende und lebendige Darstellung. Sie sind somit eine wertvolle Ergänzung für das Studium dieses Krieges und verdienen weite Verbreitung. Der bekannte General Balck hat eine empfehlende Einleitung dazu geschrieben. Ein früheres Buch desselben Ver-

fassers, das seine persönlichen Erlebnisse schildert, besprachen wir im Januarheft, Seite 99.

Kaiser Wilhelm-Flottenbücherei. Herausgegeben von Boll & Pickardt, Berlin. Heft 1 bis 4. — Preis je 20 Pfg.

Unsere gesamte Marineliteratur, so volkstümlich immer sie gehalten sein mag, verfehlt ihren wesentlichsten Zweck, solange es nicht gelingt, in die breiten Schichten Verständnis dafür zu bringen, daß sie an den Angelegenheiten der Marine genau ebenso beteiligt sind wie die Volksgenossen, die sie für ihre politischen Gegner halten Der Verlag von Boll & Pickardt will nun den Versuch machen, mit seinen 20-Pfennig-Heften Interesse und Verständnis für die Flotte auch dort auszubreiten, wo selbst eine „deutsche Seebücherei" u. dgl. des Preises wegen bisher keinen Eingang fanden. Von den bisher erschienenen vier Heften bringen zwei geschichtliche Gegenstände, eins Erinnerungen eines Seeoffiziers und das vierte „Heitere Geschichten aus dem Seeleben". Es wäre dem Unternehmen zu wünschen, daß die Leser mit dem vierten Hefte beginnen, denn die beiden ersten Hefte sind dem Stoff entsprechend durchaus ernst gehalten und erfordern demgemäß Aufmerksamkeit und Anspannung, die allerdings durch die beigegebenen zahlreichen Bilder eine gewisse Unterstützung finden. Im wohlverstandenen vaterländischen Interesse wünschen wir der Bücherei den besten Fortgang.

Von den **volkstümlichen Vorträgen des Instituts für Meereskunde** liegen die Hefte 8 bis 10 des siebenten Jahrganges vor. In Heft 8 beschreibt Professor Mecking den Weg von Singapore bis Yokohama in seiner Bedeutung für den europäischen wie für den amerikanischen Handelsverkehr. Heft 9 behandelt, durch Professor Henking vorgetragen, die Bedeutung des Meeres als Nahrungsquelle und damit insbesondere Organisation und Leistungen der deutschen Seefischerei, während Heft 11, Dr. Rühl, San Francisco, den Schauplatz der beabsichtigten Weltausstellung in seiner wunderbaren Entwicklung schildert. Die mit sehr guten Kärtchen und Abbildungen reichlich ausgestatteten Hefte bieten einen immer wertvolleren Bildungsstoff, der, soweit wir ein Urteil darüber besitzen, eine immer weitergehende, wohl verdiente Beachtung findet.

Freiballon und Zeppelinfahrten. Für Deutschlands Jugend im Auftrage des Jung-Deutschland-Bundes herausgegeben von Hauptmann Hermann Giehrl. — Berlin 1914 bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 1,25 *M*, gebunden 1,75 *M*.

Hauptmann Giehrl, der sich um die Sache des Jung-Deutschland-Bundes bereits große Verdienste erwarb, schildert in dem oben genannten Buche in äußerst anziehender Weise und ohne irgendwelche phantastische Ausschmückungen eine Reihe von Luftfahrten, die er teils im Freiballon und teils im Luftschiff im Osten und Westen unseres Vaterlandes ausgeführt hat. Er benutzt diese Schilderungen, um zugleich die Voraussetzungen der Luftschiffahrt, ihre technischen und persönlichen Anforderungen und ihre Gefahren zur Darstellung zu bringen. Die dem jugendlichen Verständnis angepaßte Schrift würde auch für die Schiffsjungen einen geeigneten Lesestoff bieten.

Im Interesse unserer Militäranwärter verweisen wir auf die nachstehende Veröffentlichung der Wohlfahrtsgesellschaft „Kameradschaft":

Der deutsche Fragebogen in der Beamtenprüfung. Richtige Vorbereitung dafür als Selbstunterricht durch 52 Gruppen zur Belehrung, Übung und Prüfung in

Fallforderung, Zeichensetzung, Rechtschreibung, Silbentrennung und Stilistik, unter besonderer Berücksichtigung der schwierigen und zweifelhaften Fälle. Im Auftrage der Deutschen Staatsbürger- und Beamtenschule zu Berlin bearbeitet von Lehrer Oskar Woitaske. — „Kameradschaft", G. m. b. H., Berlin W 35. — Preis 1,75 M.

Mit Recht weist der Bearbeiter dieses Fragebogens darauf hin, daß der Schüler nur durch strengste Beachtung der gegebenen Arbeitsanleitung sein Ziel, richtig Deutsch zu sprechen und zu schreiben, erreichen wird, denn allzutief eingewurzelt sind die Ungezogenheiten und Nachlässigkeiten in der Sprechweise unserer breiteren Volksschichten. Erst wenn diese endgültig abgeschliffen sind, wird der Militäranwärter darauf hoffen dürfen, als Beamter einen der auf die Vorbildung verwandten Mühe entsprechenden Posten zu erreichen.

Von Velhagen & Klasings **„Volksbüchern"** — Preis jedes Bandes 60 Pf. — liegen die nachstehend verzeichneten Neuerscheinungen vor:

Nr. 97. **Theodor Fontane.** Von Rolf Brandt. Mit 38 Abbildungen und einem farbigen Umschlagbild.
Nr. 98. **Der Liebhaberphotograph.** Von Josef August Lux. Mit 43 Abbildungen, einschl. des Umschlagbildes, einem farbigen Einschaltbild und 10 Figuren.
Nr. 100. **Moritz von Schwind.** Von Professor Dr. Hermann Hettner. Mit 33 Abbildungen, darunter 5 in farbiger Wiedergabe.
Nr. 102. **Nettelbeck.** Von Hans Caspar Starken. Mit 37 Abbildungen, einer Karte der Belagerung von Kolberg und einem farbigen Umschlagbild.
Nr. 108. **Die Fremdenlegion.** Von Otto Cesar Artbauer. Mit 23 Abbildungen, einem farbigen Umschlagbild und zwei Karten.

Otto Atbauer ist uns als sachkundiger Darsteller afrikanischer Verhältnisse anderweit bekannt, vgl. z. B. „Die Rifpiraten und ihre Heimat" — „Marine-Rundschau" 1911, S. 1331 —. Hiernach werden wir annehmen müssen, daß seine Schilderung der Schrecknisse des Dienstes in der Fremdenlegion in nichts übertrieben ist. Gleichwohl möchten wir dieses Bändchen mit dem grauenhaften Umschlagbild nicht für eine glückliche Ergänzung der sonst so schönen Sammlung der „Volksbücher" halten. Sehr viel ansprechender sind jedenfalls die vier andern Bändchen, insbesondere Nr. 100, „Moritz von Schwind", dessen feinsinnige Art hier in Text und Bildern in außerordentlich geschmackvoller Weise zur Anschauung gebracht wird. Die Bändchen sind nach wie vor Musterleistungen buchhändlerischen Könnens.

Die Sammlung von B. G. Teubners **„Künstler-Steinzeichnungen"** hat auch im vergangenen Jahre eine Reihe geschmackvoller Ergänzungen erfahren. Wir nehmen erneut Veranlassung, insbesondere unsere militärischen Leser auf diese schönen Blätter hinzuweisen; sie werden sich zur Ausschmückung der Versammlungsräume in den Kasernen und namentlich auch zu Geschenkzwecken und zu Prämien für die Mannschaften und Unteroffiziere eignen. Raabe schildert in seinem „Hungerpastor" sehr zutreffend bei dem „möblierten Zimmer", das der Kandidat Unwirsch zu mieten gedenkt, den Tiefstand des Geschmacks in unseren Wohnungseinrichtungen vor 50 und 60 Jahren. Hier ist eine vortreffliche Gelegenheit geboten, den Geschmack und damit die Gesittung unserer breiteren Volksschichten zu heben. Der Soldat, der in der Kaserne ein oder das andere Blatt der Teubnerschen Zeichnungen vor Augen hatte, wird nicht dulden, daß der traurige Kitsch der Öldrucke und photographischen Vergrößerungen in seiner Wohnung die Wände verunziert, sondern wird auch für sein eigenes Heim nach diesen Blättern verlangen. So erfüllen sie eine Kulturmission, die nicht gering eingeschätzt werden darf.

„Signal P. H." und andere Erzählungen aus meinem Seemannsleben (Seevolk, dritte Folge). Von John William Nylander. — Verlag der Nordischen Bücherei von Georg Merseburger in Leipzig. — Preis 2,50 ℳ, gebunden 3,50 ℳ.

Im Juliheft 1910, S. 940, hatten wir Gelegenheit, den ersten Band der mit dem Literaturpreis der finnischen Regierung ausgezeichneten Seevolkerzählungen des Verfassers zu erwähnen. Der dritte und letzte Band derselben behandelt gleichfalls vortrefflich geschriebene Reiseerlebnisse auf Kauffahrteischiffen. Das Buch kann zur Anschaffung für Schiffsbibliotheken empfohlen werden. Frk.

Der Fischerbote. Zeitschrift für die Interessen der Hochsee-, Küsten- und Flußfischerei, auch der Fischerei in den Kolonien. Herausgegeben von Fischereidirektor H. Lübbert und Prof. Dr. E. Ehrenbaum, Hamburg. — Hamburg bei L. Friederichsen & Co.

Die vorbenannte, jetzt in ihrem sechsten Jahrgang erscheinende Zeitschrift kostet im Jahresabonnement 8 ℳ. Die uns vorliegende erste Nummer des neuen Jahrganges ist ungemein reichhaltig, insbesondere der Aufsatz über die samoanische Bonitofischerei bietet allgemeineres Interesse. Auch daß aus Japan Krabbenkonserven in nennenswerten Mengen bei uns eingeführt werden, dürfte kaum überall bekannt sein. Die zunächst an die Fachkreise sich wendende Zeitschrift dürfte doch auch den Angehörigen der Marine manches Wissenswerte und Interessante bieten.

Die Kunst des Segelns. Herausgegeben von der Zeitschrift „Die Yacht", bearbeitet von Diplomingenieur Peter Haentjens, Dr. C. Hüttner und Otto Protzen. — Verlag von Dr. Wedekind & Co., Berlin. — Preis elegant gebunden 7 ℳ.

Wenn auch die Kunst des Segelns letzten Endes draußen in der Praxis gelernt werden muß, so ist es doch mindestens erwünscht, sich auch mit ihrer Theorie zu befassen und vor allem so auf alle die Fährlichkeiten hingewiesen zu werden, mit denen das Segeln verknüpft ist. Das mit zahlreichen Figuren und sonstigen bildlichen Darstellungen ausgestattete Buch beschreibt die Boote, ihre Takelage, ihr Verhalten in Wind, Wetter und Flaute und weiterhin die Anforderungen, die durch die Segelei an den Menschen gestellt werden. Wichtig ist besonders der Hinweis auf die grundlegenden Unterschiede zwischen dem Segeln auf offener See und in Binnengewässern. Das Buch — Band IX der „Yacht"-Bibliothek — wird allen Interessenten hochwillkommen sein.

Wetterkunde für den Wassersport. Von Dr. E. Mylius. — Verlag von Dr. Wedekind & Co., G. m. b. H., Berlin. — Preis elegant gebunden 5 ℳ.

In dem Buche über die Kunst des Segelns wird mehrfach auf die Notwendigkeit hingewiesen, auch mit Wind und Wetter Bescheid zu wissen und aus der Farbe des Himmels, dem Aussehen und Verhalten der Wolken usw. gewissermaßen ablesen zu können, welche Aussichten einer begonnenen Segelfahrt sich eröffnen oder welchen Verhältnissen man sich anzupassen haben wird, wenn man draußen ist und nicht ohne weiteres zurück kann. Alles in dieser Richtung Notwendige ist in Dr. Mylius Wetterkunde anschaulich und leicht verständlich zusammengetragen; insbesondere sei auf die beigegebenen Bildertafeln hingewiesen, aus denen auch der Wanderer, dem am Sport sonst nichts weiter gelegen ist, das seinige entnehmen kann.

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Bülow, Prince B. v.: Imperial Germany. London 1914. Cassel & Cop. 16 sh.

* Crémieux, M.: Les poudres de marine. Paris 1914. A. Challamel. 8,00 M.

* Fiske, B. A.: War time in Manila. Boston 1914. R. G. Badger. 7 sh 6 d.

* Fock, G.: Hamborger Janmooten. Een lustig Book. Hamburg 1914. M. Glogau. 2,00 M.

Forbes A., Henty, G. A. u. Griffiths, A.: Battles of the nineteenth century. London. Cassel & Cop. 21 sh.

* Hagedorn, B.: Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert. Berlin 1914. K. Curtius. 7,15 M.

Hall, J. A.: The law of naval warfare. London 1914. Chapman & Hall. 6 sh.

Häntzschel-Clairmont, W.: Moderne Luftschiff- und Flugzeug-Technik. Berlin 1914. H. Schran & Co. 2,50 M.

* Hurd, A.: Our navy. Preface by the Earl of Selborne. London 1914. F. Warne & Co. 1 sh.

* Jahrbuch der deutschen Bibliotheken. Herausgegeben vom Verein deutscher Bibliothekare. 12. Jahrgang. Leipzig 1914. O. Harrassowitz. 3,00 M.

* Liebig, Dr. E. Frhr. v.: Die Seeversicherung. Berlin 1914. J. Guttentag. 6,00 M.

Paquet, A.: Erzählungen an Bord. Frankfurt a. M. 1914. Rütten & Loening. 3,00 M.

* Publications of the Navy Records Society. Vol. 44: Grant, J.: The old Scots navy from 1689 to 1710. London 1914. Navy Records Society. 20,00 M.

* Seuerszoon, Jan (1532): De kaart van der zee. Uitgegeven door Joh. Knudsen. København 1914. G. E. C. Gads. 5,60 M.

Sympher u. Helmershausen: Schiffbarmachung von Flüssen durch Stautore. Berlin 1914. W. Ernst & Sohn. 2,40 M.

Wirth, Dr. A.: Der Balkan. Seine Länder und Völker in Geschichte, Kultur, Politik, Volkswirtschaft und Weltverkehr. Stuttgart—Berlin—Leipzig. Union, Deutsche Verlagsanstalt. 10,00 M.

* Witte, J.: Ostasien und Europa. Das Ringen zweier Weltkulturen. Tübingen 1914. J. C. B. Mohr. 5,00 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Marine- und militärische Fragen, Politik.

A plea for thought.	A. N. G., v. 14. 2. 14.
Le problème du recrutement des officiers de marine.	V. M., Nr. 3, v. 10. 2. 14.
Our navy now third in strength.	A. N. J., v. 7. 2. 14.
Progress of navies. Striking changes in the last ten years.	N. M. R., v. 18., 25. 2. 14.
Realpolitik im Mittelmeer.	Grenzboten, Nr. 2, v. 14. 1. 14.
L'Espagne maritime.	R. M., Dezember 1913.
La formation des officiers.	Y., v. 21. 2. 14.
The Dominions and the navy.	J. U. S. I., Februar 1914.
Les équipages de la flotte.	L. M., Suppl., Februar 1914.
Crise des effectifs des officiers de vaisseau. Crise de recrutement.	M. F., Januar/Februar 1914.
British naval policy.	N. M. R., v. 25. 2. 14.
Die Weltmachtprobleme des Fernen Ostens und des Stillen Ozeans.	U., März 1914.
Die Entwicklung des Flottengedankens in Schweden seit der Auflösung der Union mit Norwegen.	Ebenda.
Der strategische Wert guter Binnenschiffahrtsstraßen.	M. G., Januar 1914.
Le ravitaillement en charbon des escadres.	Y., v. 28. 2. 14.
Landesverteidigung und Flottennovelle.	Grenzboten, Nr. 6, v. 7. 2. 14.
Die englisch-deutschen Beziehungen und der Weltfriede.	Deutsche Revue, März 1914, Seite 257.
The size of battleships.	U. S. M., März 1914.
Mr. Churchill and naval expenditure.	N. M. R., v. 4. 3. 14.
Light cruisers. Changes in organization and use.	Ebenda.
Schiffstypen.	M. S., 1914, Nr. 1/2.
L'Inghilterra nel Mediterraneo.	Lega Navale Italiana, Februar 1914.
Eine englische Stimme über Deutschlands Flottenpolitik.	D. F., 1914, Nr. 3.
Die Meerengenfragen.	Ebenda.

Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

La marine au parlement. Le rapport sur le budget.	M. d. F., Nr. 8, v. 21. 2. 14.
A messieurs les rapporteurs du budget de la marine militaire.	M. F., Januar 1914.
Budget der k. u. k. Kriegsmarine 1914.	M. S., 1914, Nr. 1/2.
The supplementary naval estimates.	E., v. 6. 3. 14.
La discussion du budget.	V. M., Nr. 4, v. 25. 2. 14.
The navy estimates.	A. N. G., v. 14. 3. 14.

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Die Entwicklung des Dampfturbinenbaues und seine heutige Lage.	Zeitschrift f. d. gesamte Turbinenwesen, Heft 4, v. 10. 2. 14.
Les ancres des 15 000 tonnes.	Y., v. 14. 2. 14.
Turbine design.	Eg., v. 13. 2. 14.
Der Massenausgleich bei Schiffsölmaschinen.	Der Ölmotor, Februar 1914.
Neue doppeltwirkende Zweitakt-Dieselmotoren.	Ebenda.
Motor shipping in 1913.	Motor Ship and Motor Boat, v. 12. 2. 14.
Die konstruktive Entwicklung der Wasserrohrkessel.	Dinglers Journal, Heft 8, v. 21. 2. 14.
The Belluzzi steam turbine.	Shipbuilding and Shipping Record. Nr. 8, v. 19. 2. 14.
Oil fuels.	Ebenda.
Latest battleship designs.	A. N. G., v. 21. 2. 14.
Warship construction in 1913.	E., v. 20. 2. 14; Génie Civil, Nr. 18, v. 28. 2. 14.
L'état actuel du type contre-torpilleur.	Génie Civil, Nr. 16, v. 14. 2. 14.
Die Konservierung eiserner und stählerner Schiffe in der Praxis.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 4, v. 23. 2. 14.
Die Möglichkeiten des Schiffs-Ölmotors.	Ebenda.
Der Weltschiffbau im Jahre 1913.	S., Nr. 10, v. 25. 2. 14.
Neubauten von Linienschiffen und Kreuzern im Jahre 1913.	U., März 1914.
The White Star liner »Britanic«.	Shipbuilding and Shipping Record, Nr. 10, v. 5. 3. 14; E., v. 27. 2., 6. 3. 14; Eg., v. 27. 2. 14.
Desirable developments in ship dimensions.	Eg., v. 27. 2. 14.
Modern German warship design.	E., v. 27. 2. 14.
The motor ship »Sebastian«.	Ebenda, v. 6. 3. 14.
H. M. battleship »Queen Elizabeth«.	M. E., März 1914.
Vergleichsversuche über den Drei- und Vierschraubenantrieb bei Linienschiffen.	S., Nr. 11, v. 11. 3. 14.
Moderne deutsche Werkzeugmaschinen im Schiffbau.	Ebenda.
Liquid fuel. Its advantages and disadvantages.	N. M. R., v. 11. 3. 14.
Freeboard by formula.	E., v. 13. 3. 14.

Werft- und Hafen-Baubetrieb, Docks, Kanäle.

New works of Portsmouth dockyard.	Eg., v. 13., 20. 2., 13. 3. 14.
The Panama canal.	Ebenda, v. 20. 2. 14.
Un arsenale ideale.	Ri. M., Januar 1914.

Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die Oderschiffahrt im Jahre 1913.	Das Schiff, v. 13. 2. 14.
Der deutsche Außenhandel.	Export, Nr. 6, v. 10. 2. 14.
Ausbildung der Schiffsoffiziere.	Sf., Nr. 4, v. 15. 2. 14.
Les brevets de la marine marchande.	V. M., Nr. 3, v. 10. 2. 14.
Die deutsche Handelsmarine im 19. Jahrhundert.	Meereskunde, 8. Jahrg., 1. Heft, 1914.
La marine marchande en 1913.	L. M., Februar 1914.
Rußlands Handelsmarine im Baltischen Meer.	D. S., Nr. 4, v. 15. 2. 14.

Die Entwicklung der deutschen Schiffahrt und das Museum für Meereskunde Berlin.	Intern. Monatsschrift für Wissenschaft, Kunst u. Technik, März 1914.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Four-gun turrets of the French battleship »Normandie«.	S. A., v. 7. 2. 14.
Rostfreie Zündsätze.	Z. S. u. S., Nr. 4, v. 15. 2. 14.
Modern hand-grenades.	S. A., v. 21. 2. 14.
Verbesserungen an den Zielvorrichtungen der Maschinengewehre.	M. W., Nr. 32, v. 5. 3. 14.
Modern gunnery and torpedoes I. Guns and gunnery.	Nautical Magazine, März 1914.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Les nouveaux sous-marins Australiens.	Y., v. 14. 2. 14.
Le sous-marin Danois »Havmanden«.	V. M., Nr. 3, v. 10. 2. 14.
Safety of submarines.	N. M. R., v. 18. 2. 14.
»A« class submarines.	Ebenda.
Der Stand der Unterseebootsbauten in der französischen und italienischen Marine.	I. R. A. F., März 1914.
Der Torpedo und seine Verwendung im Kriege.	M. S., 1914, Nr. 1/2.
Moderne Torpedos.	D. F., 1914, Nr. 3.

Luftschiffahrt, Flugwesen.

Rotating airship shed.	S. A., Suppl., v. 31. 1. 14.
Zur Entwicklung der drehbaren Luftschiffhallen.	Deutsche Bauzeitung, Nr. 12, 14, v. 11., 18. 2. 14.
U. S. naval aeronautic service.	Aeronautics, v. 31. 1 14.
Der Kampf in den Lüften.	K. T., 1914, Heft 2.
Über die Bewertung von Flugleistungen bei Wettbewerben, insbesondere beim Prinz Heinrich-Flug 1914.	Zeitschrift für Flugtechnik, Heft 3, v. 14. 2. 14.
Die „Etrich-Taube".	Ebenda.
Aéroplane »Hayot«.	L'Aérophile, Nr. 4, v. 15. 2. 14.
Die Geschichte des Zeppelin-Luftschiffs.	Verhandlungen d. Vereins zur Beförd. d. Gewerbfleißes, Nr. 1, Januar 1914.
Bestimmung der Fahrtrichtung und Fahrtgeschwindigkeit im Ballon oder Luftschiff über Land.	A. H., 1914, Heft 2.
Aerial screw-propellers.	Eg., v. 20. 2. 14.
Die Entwicklung der Luftfahrzeuge zum Kriegsmittel.	Intern. Monatsschrift f. Wissenschaft, Kunst u. Technik, März 1914.
Stand und Aussichten des Marine-Luftfahrtwesens.	Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift, Nr. 5, v. 4. 3. 14.
Englische Luftschiffwerften.	Ebenda.

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

La défense des côtes.	Navigazette, v. 19. 2. 14; M. d. F., Nr. 9, v. 28. 2. 14.

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

Electric propulsion on the U. S. S. »Jupiter«.	Electrician, Nr. 19, v. 13. 2. 14.
Das Funkentelegraphensystem von Lodge-Chambers.	Elektrotechnische Zeitschrift, Nr. 8, v. 19. 2. 14.
Der Einfluß meteorologischer Faktoren auf die drahtlose Telegraphie.	A. H., 1914, Heft 2.
Drahtlose Telegraphie in der Schiffahrt.	D. S., Nr. 4, v. 15. 2. 14.
Wireless telegraphy and its application to marine intercommunication.	Nautical Magazine, März 1914.

Gesundheitswesen.

Lichtkrankheiten und Lichtschutz der Augen.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, Nr. 4, v. 20. 2. 14.
Über die Reinigung und Desodorisation der Schiffsluft mit technischen Hilfsmitteln.	M. S., 1914, Nr. 1/2.
Die bisherigen Erfolge der Salvarsanbehandlung im Marinelazarett zu Wik.	Münchener Medizinische Wochenschrift, Nr. 10, v. 10. 3. 14.

Nautische Fragen.

Kompaspeiling of Snellius?	De Zee, Februar 1914.
La table de point sphérique ou essai d'une navigation sans logarithmes.	R. M., Dezember 1913.
Ein neuer Theodolit mit Schnellablesung, insbesondere für Pilotballonbeobachtungen.	A. H., 1914, Heft 2.
Fresnelsche Linsen.	H., Nr. 8, v. 21. 2. 14.
Verbesserung der Signalvorrichtung an Bord von Schiffen.	Das Schiff, v. 27. 2. 14.
360 Grad-Navigierung.	H., Nr. 9, v. 28. 2. 14.
Die Bedeutung der Höhe des Glühkörpers für die Sichtweite der Positionslaternen.	Ebenda.
Die Frage nach der Erfindung und Vervollkommnung des Kompasses.	Deutsche Revue, März 1914, Seite 299.
Der Kartenmaßstab. Historisch-kritische Betrachtungen.	Zeitschrift d. Gesellschaft für Erdkunde, Berlin 1914, Nr. 1, 2.
Ausweichmanöver der Dampfer vor Seglern.	H., Nr. 10, v. 7. 3. 14.
Zur Klärung der Kompaßfrage.	Ebenda.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

International conference on safety of life at sea.	Shipbuilding and Shipping Record, Nr. 8, v. 19. 2. 14.
Ships and lifeboats.	E., v. 20. 2. 14.
Motor-Rettungsboote.	U., März 1914.
New departure in ship's lifeboats.	E., v. 27. 2. 14.
Das Auffahren des italienischen Panzerkreuzers „San Giorgio".	M. S., 1914, Nr. 1/2.
Life-saving appliances.	Eg., v. 6., 13. 3. 14.
H. M. torpedo-boat destroyer »Laverock« aground.	E., v. 13. 3. 14.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

„Gerda", Nationale 75 qm-Kreuzer-Yacht.	Wassersport, Nr. 7, v. 12. 2. 14.
Die nationale 15 qm-Klasse.	Ebenda.
Entwurf eines nationalen 30 qm-Kreuzers.	D. Y., Nr. 7, v. 13. 2. 14; Wassersport, Nr. 8, v. 19. 2. 14.
Entwurf eines kleinen Segelschlittens.	D. Y., Nr. 8, v. 20. 2. 14.
Von den kommenden Neubauten auf Berliner Werften.	Ebenda u. Nr. 9, 10, 11, v. 27. 2., 6., 13. 3. 14.
Gaboon-Holz im Sonderklassenbootbau.	Wassersport, Nr. 9, v. 26. 2. 14.
Die Einheitsboote des deutschen Segler-Bundes.	Ebenda u. Nr. 10, v. 5. 3. 14; D. Y., Nr. 10, v. 6. 3. 14.
Seekreuzer „Wanderer".	D. Y., Nr. 9, v. 27. 2. 14.
Eine nationale Küstenjolle.	Ebenda, Nr. 11, v. 13. 3. 14.

Koloniale Fragen.

Zum Begriffe der „Kolonie und des Schutzgebietes".	Koloniale Rundschau, Februar 1914.
Kolonien und Wirtschaft.	Ebenda.
Die Entwicklung der Schiffahrt in unseren Kolonien.	Koloniale Zeitschrift, Nr. 8, v. 20. 2. 14.
Die britischen Selbstverwaltungskolonien bei einem Kriege Englands.	U., März 1914.

Geschichtliches, Geographisches.

Preußisch-Pommersche Schiffahrt um 1750.	D. S., Nr. 3, v. 1. 2. 14.
De duitsch-deensche orlog.	M. B., v. 15. 2. 14, Seite 1001.
The co-operations of the arms at sea during the seventeenth century.	J. U. S. I., Februar 1914.
L'évolution de notre marine depuis 1870.	L. M., Suppl., Februar 1914.
Preußens Marine 1864.	U., März 1914.
Der Staat des Großen Kurfürsten.	Intern. Monatsschrift für Wissenschaft, Kunst u. Technik, März 1914.
The »Great Harry«.	Mariners Mirror, März 1914.
The navy and Wellington's army.	U. S. M., März 1914.
Die Beschießung von Kagoshima durch die britische Flotte im August 1863.	M. S., 1914, Nr. 1/2.

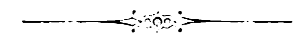
Verschiedenes.

Der neue Katalog der Bibliothek des Kaiserlichen Patentamtes.	S., Nr. 10, v. 25. 2. 14.
Die Schiffahrt primitiver Völker.	K. H., VII. Jahrgang, Nr. 21.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

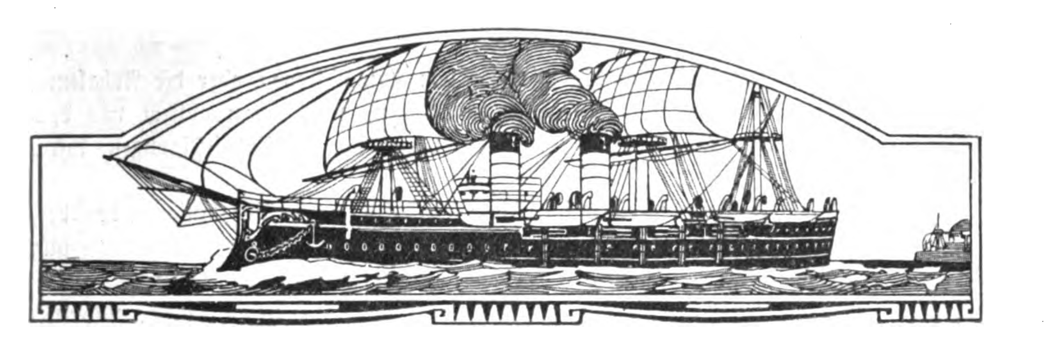
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. S. = Deutsche Schiffahrt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering. — **F.** = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
J. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — **K. T.** = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — **M. Eg.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — **R. A. G.** = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage.



Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Hauptlehrgebäude und Zeichensaal der deutsch-chinesischen Hochschule in Tsingtau.



Die englischen Kolonialmarinen.

Von Kapitänleutnant v. Blanquet.

Geschichtliches.

Die unerwartete Entwicklung, die die Frage der englischen Kolonialmarinen in den letzten Jahren genommen hat, läßt es angezeigt erscheinen, einer Betrachtung über die Entwicklungsmöglichkeit dieser Frage einen Ausspruch Janes voranzusetzen, der zeigt, wie manche Kreise in England die Angelegenheit beurteilen und welche Wichtigkeit sie ihr beilegen:

„Ich berichte hier über die ersten Anfänge einer Sache, deren schließlichen Ausgang niemand prophezeien kann. Es kann sein, daß es die ersten Zeichen eines großen, weltumspannenden Bundes der englischsprechenden Menschheit sind, es kann aber auch sein, daß es der Schwanengesang des britischen Weltreiches wird. Aber mit der Wahrscheinlichkeit muß man rechnen, daß es voll und ganz entweder das eine oder das andere wird."

Jedoch nicht nur die Entwicklung in den letzten Jahren, sondern überhaupt die ganze Entwicklung der Frage von ihren ersten Anfängen an ist voll von Überraschungen gewesen, so daß ein kurzer Überblick über die Wandlungen, die der Gedanke der britischen Reichsverteidigung durchgemacht hat, uns vor Augen führt, warum man sich auch in England selbst nicht ganz im klaren darüber ist, wie man sich zu den Rüstungsbeihilfen der Kolonien in ihren verschiedenen Formen stellen soll.

Die ersten Anfänge der Frage der Kolonialmarinen, die allerdings mehr theoretischer Natur als von praktischem Nutzen für das Mutterland waren, gehen bis auf das Jahr 1861 zurück, in dem eine Kommission zusammentrat, die untersuchen und berichten sollte, ob und welche Änderungen zweckmäßig in dem System der Verteidigung der britischen Kolonien vorzunehmen seien und in welchem Verhältnis die Kosten dieser Reichsverteidigung vom Mutterland und von den Kolonien zu tragen seien. In die Praxis umgesetzt wurde von den Ergebnissen dieser Kommissionsberatungen nichts, und auch verschiedene Zwischenfälle in den folgenden Jahrzehnten, die den Kolonien vor Augen führten, daß es mit ihrem Schutz doch nur recht mangel-

haft bestellt sei, veranlaßten nur die Bildung von Kommissionen oder die Abhaltung von Konferenzen, ohne tatsächliche Erfolge zu zeitigen, wenn man absieht von dem Ankauf einiger alter Schiffe und von der Anlage von Hafenbefestigungen durch Australien.

Erst die I. Kolonialkonferenz im Jahre 1887 führte zu einer Einigung darüber, daß in der Frage der Reichsverteidigung etwas geschehen müßte. Über das Was und Wie gingen jedoch die Ansichten entsprechend den vertretenen Interessen weit auseinander, und so war der einzige tatsächliche Erfolg das erste australische Marineabkommen vom Jahre 1887, das auf eine Dauer von zehn Jahren abgeschlossen wurde und eine leihweise Übernahme von sieben Schiffen des australasiatischen Geschwaders durch Australien und Neuseeland vorsah. Nach Ablauf der zehn Jahre sollten die Schiffe in den Besitz der Kolonien übergehen.

Nach der II. Kolonialkonferenz im Jahre 1897 zahlten Australien und Neuseeland 2,55 Mill., die Kapkolonie 0,6 Mill. und Natal 0,24 Mill. ℳ für die Unterhaltung der in ihren Gewässern stationierten Kriegschiffe.

Erst die III. Kolonialkonferenz in London im Jahre 1902 brachte umfangreichere Beratungen und dann auch Erfolge auf militärischem Gebiet. Der Übergang von dem ursprünglich einzigen Zweck der Kolonialkonferenzen, der Erörterung wirtschaftlicher Fragen, zur Beratung aller Fragen des wirtschaftlichen, politischen und militärischen Zusammenschlusses wurde hervorgerufen durch die starke Aufwärtsbewegung, die der allbritische Gedanke infolge der Ergebnisse nahm, die der Burenkrieg im britischen Weltreich zeitigte. Freiwillig hatten in diesem Kriege, der hohe Anforderungen an die militärische Kraft des Mutterlandes stellte, die Kolonien Hilfskorps auf den afrikanischen Kriegschauplatz entsandt, und die daraus gezogenen Schlüsse auf die allgemeine Opferwilligkeit der Kolonien ließen den Zeitpunkt als geeignet erscheinen, sie aufzufordern, sich freiwillig und unentgeltlich an den von Jahr zu Jahr wachsenden Ausgaben für die Reichsverteidigung und besonders für die Flotte in erhöhtem Maße zu beteiligen. Dabei stand die Admiralität auf dem Standpunkte, daß die gegebenenfalls von den Kolonien gezahlten Beiträge dazu dienen sollten, dem Mutterlande einen Teil der Flottenlasten abzunehmen und nicht etwa zu außerprogrammäßigem Ausbau, z. B. der Auslandsflotte, verwendet werden müßten, denn das Schlagwort von der „deutschen Gefahr" gab es damals in England noch nicht. Diesen Grundsatz stellte die Admiralität auch in einer Denkschrift auf, die der Kolonialkonferenz vorgelegt wurde und in der von vornherein die Bildung von eigenen Kolonialmarinen energisch abgelehnt wurde. Aber immer noch war der Erfolg der Beratungen auf militärischem Gebiet recht bescheiden: Es wurden von den einzelnen Kolonien Beiträge in folgender Höhe bewilligt:

Australien	4,08	Mill. ℳ
Neuseeland	0,82	"
Kapkolonie	1,02	"
Natal	0,71	"
Neufundland	0,10	"
	6,73	Mill. ℳ,

d. h. also im ganzen etwa doppelt soviel wie bisher. Im Verhältnis zum Gesamtetat der englischen Marine im Jahre 1902, der sich auf 632 Mill. ℳ belief, spielen diese

6½ Mill. ℳ oder etwa 1 v. H. des Gesamtetats natürlich nur eine sehr untergeordnete Rolle, vor allen Dingen, wenn — wie bei Australien und Neuseeland — an die Gewährung der Beiträge die bis ins einzelne genau festgelegte Forderung geknüpft war, daß die in den australasiatischen Gewässern stationierten schwimmenden Streitkräfte verstärkt werden sollten. Auch die Unterstützung Neufundlands war an bestimmte Bedingungen gebunden, eine Flottenreserve von 600 Mann aus Neufundländer Fischern zu bilden, und außerdem waren von den 100 000 ℳ 40 000 ℳ nur für das betreffende Jahr zur Herrichtung eines alten englischen Schiffes als Exerzierschiff bewilligt worden. So standen nur die Beiträge Südafrikas der Admiralität uneingeschränkt zur Verfügung. Kanada hatte sich von der Beteiligung an den Ausgaben für die Reichsverteidigung gänzlich ausgeschlossen und durch seinen Vertreter auf der Konferenz nur erklären lassen, daß man an die Bildung einer eigenen Marine dächte. So war man denn in England mit diesem Ergebnis der Kolonialkonferenz nur recht wenig zufrieden.

In den folgenden Jahren bis 1906 erreichte der englische Marineetat vorübergehend die Höhe von 752 Mill. ℳ, während die Beiträge der Kolonien auf ihrem alten Punkt stehen blieben. Die einzigen Fortschritte waren der Ankauf eines Fischereikreuzers und die Übernahme der Unterhaltungskosten der befestigten Häfen von Halifax und Esquimault durch Kanada. Es war also natürlich, daß das inzwischen in England zur Regierung gelangte liberale Ministerium an die im Jahre 1907 einberufene IV. Kolonialkonferenz außer mit Fragen wirtschaftlicher und politischer Natur auch erneut mit Wehrfragen herantrat. Aber da die Regierung nur als Bittstellerin kommen konnte und weder wirtschaftlich noch politisch zu Gegendiensten bereit war, so war auch das Entgegenkommen der Kolonien, die erwünschte Beisteuer zur Reichsverteidigung pekuniär in erhöhtem Maße zu leisten, gleich null. Bereits 1906 war man dagegen in Australien auf die Frage der Bildung einer eigenen Marine zurückgekommen und hatte der britischen Admiralität eine Denkschrift des australischen Marineministers, Captain Creswell, eines ehemaligen englischen Seeoffiziers, vorgelegt, die ein Bauprogramm von 3 Kleinen Kreuzern, 16 Torpedobootzerstörern und 15 Torpedobooten vorsah. Alle diese Fahrzeuge sollten binnen sieben Jahren auf Kosten des Commonwealth gebaut und dann in Dienst gehalten werden, wofür die Ablösung des Vertrages über die jährlich zu zahlende Beisteuer von 4,08 Mill. ℳ zur Reichsflotte gefordert wurde. Nach wie vor stand aber damals die Admiralität auf dem Standpunkte, daß es nicht im Interesse der Entwicklung der englischen Flotte läge, wenn solche „baby navies“ entständen. 1906 wurde also der Vorschlag glatt abgelehnt. Die Admiralität ging auch noch mit ihrem alten Standpunkt an die Kolonialkonferenz von 1907 heran, fand hierfür aber vor allen Dingen bei Kanada und Australien kein Verständnis, und so sah sie sich denn, wenn auch widerstrebend, gezwungen, den australischen Flottenplänen ihre Zustimmung zu gewähren. Es waren dies allerdings bereits eingeschränkte Flottenpläne; denn von einer Ablösung der Geldunterstützung von 4,08 Mill. ℳ durch den Bau eigener australischer Schiffe wollte das Mutterland vor Ablauf des bis 1913 gültigen Vertrages nichts wissen. So begnügte sich Australien denn mit einem Programm von 9 Unterseebooten und 6 Torpedobootzerstörern. Dies war das erste tatsächliche

Ergebnis der IV. Kolonialkonferenz, ein zweites war die freiwillige Erhöhung des Geldbeitrages von 0,82 Mill. auf 2,02 Mill. ℳ durch Neuseeland im Jahre 1908, und schließlich ein drittes, und zwar das weitaus wichtigste: die Einrichtung eines ständigen Sekretariates für die Konferenzen, die von jetzt ab alle vier Jahre einmal als Reichskonferenzen abgehalten werden sollten. Damit waren die großen, selbständigen Kolonien einen bedeutenden Schritt vorwärts gekommen; denn ihre Mitwirkung als gleichberechtigte Mitglieder an diesen Konferenzen, die in Zukunft nicht mehr eine Sache des Kolonialministers sein sollten, sondern Angelegenheit der Reichsregierung, entsprach dem allgemeinen Streben der Kolonien nach Erhaltung und Anerkennung ihrer Unabhängigkeit durch das Mutterland ungleich mehr als die bisherige Handhabung, und es war damit eine Organisation geschaffen worden, die mehr Aussicht auf erfolgreiches Zusammenarbeiten bot als die bisherige. Wenn auch widerstrebend, gab man damit die Berechtigung der Forderungen der Kolonien zu, die keine Beiträge zur Reichsverteidigung zahlen wollten, wenn die Politik, die unter Umständen zur Verwendung der englischen Streitkräfte im Kriege führen konnte, ganz ohne ihre Mitwirkung gemacht wurde.

Aber schon den ersten Zeitraum von 4 Jahren bis zur I. Reichskonferenz wartete man nicht ab bis zu den nächsten Beratungen über die Rüstungsfragen des Reiches, denn das Jahr 1908 und dann ganz besonders das Frühjahr 1909 brachten England eine vollkommene Flottenpanik. Den tieferen Gründen für die allgemeine Erregung, die damals das gesamte englische Volk ergriff, nachzuforschen, würde zu weit führen; imperialistische und parteipolitische, chauvinistische und sogar persönliche Beweggründe haben dabei eine Rolle gespielt, deren Berechtigung und Ineinandergreifen zu prüfen nicht weniger bedeutet, als die gesamte englische Politik jener beiden Jahre überhaupt zu untersuchen. Für die Entwicklung der Frage der Kolonialmarinen sind allein von Wichtigkeit die Ergebnisse dieser Flottenpanik, die sich auch auf die Kolonien ausdehnte, und die waren doch so bedeutend, daß man das Jahr 1909, das Jahr der vier sogenannten Eventualdreadnoughts, auch als eigentliches Geburtsjahr der Kolonialmarinen ansprechen kann.

Am 16. März 1909 hielt der Erste Lord der Admiralität, Mr. McKenna, bei Beginn der Verhandlungen über den Marineetat 1909/10 seine berühmte und berüchtigte Rede über die Fortschritte der deutschen Rüstungen, in der er für den Schluß des Jahres 1912 eine deutsche Überlegenheit an Großkampfschiffen herausrechnete. Die Wirkung dieser Rede ist bekannt. Die öffentliche Meinung in England war bereits vorher in demselben Sinne beeinflußt worden, so daß diese Etatsrede eigentlich nur den Abschluß und Höhepunkt der mit allen Mitteln betriebenen Flottenagitation bildete. Wahrscheinlich hat aber selbst die leitenden Kreise Englands die Einmütigkeit und Opferwilligkeit überrascht, mit der die Kolonien auf dieses Drohen mit dem deutschen Schreckgespenst reagierten. Jedenfalls läßt der große Jubel, mit dem die Anerbieten der Kolonien in England begrüßt wurden, darauf schließen. Bereits sechs Tage nach der Rede McKennas lag der Regierung ein Telegramm der Regierung Neuseelands vor mit dem Anerbieten, umgehend ein oder, wenn es nötig sei, zwei Großkampfschiffe des neuesten Typs dem Mutterlande zu schenken; weitere sieben Tage später nahm das kanadische Unterhaus eine Resolution an, in der die Not-

wendigkeit anerkannt wurde, daß Kanada sich mehr als bisher an den Ausgaben für die Reichsverteidigung beteiligen müsse; und schließlich schloß sich auch Australien in einem Telegramm seines Premierministers dem Beispiel Neuseelands an und bot dem Mutterlande die Schenkung eines australischen Großkampfschiffes an.

Einer Anregung des kurz darauf abdankenden australischen Premierministers Fisher folgend, berief die englische Regierung zunächst für den Juli und August 1909 eine Konferenz der Pressevertreter der sämtlichen Kolonien nach London, die bereits seit zwei Jahren geplant war, um durch deren Vermittlung die öffentliche Meinung der Kolonien in dem von der Admiralität gewünschten Sinne zu beeinflussen. Den Pressevertretern wurde die Lage des Reiches unter Hinweis auf die deutsche Gefahr als sehr ernst geschildert, ihnen gleichzeitig aber auch durch eine große Flottenparade der Erfolg der Neuverteilung der englischen Seestreitkräfte — der Zusammenziehung in den heimischen Gewässern — vor Augen geführt, da das Zurückberufen zahlreicher Auslandsschiffe in den Kolonien Beunruhigung über den eigenen Schutz hervorgerufen hatte. Wie weit der gewünschte Erfolg dieser Konferenz erreicht wurde, läßt sich nicht ohne weiteres übersehen; die Reden, die bei dieser Gelegenheit gehalten wurden, hatten zum größten Teil einen recht allgemeinen Charakter, auch gingen sie in keiner Weise auf die Einzelheiten der Rüstungsfragen ein, wie das bei einer Konferenz, die sich nur aus inoffiziellen Persönlichkeiten zusammensetzte, nicht anders zu erwarten war. Sorgfältig wurde alles vermieden, was die nach Selbständigkeit strebenden Kolonien hätte verschnupfen können; trotzdem ist es jedenfalls der Admiralität nicht gelungen, Stimmung für ihren Wunsch, bedingungslosen Geldbeitrag zur englischen Marine, zu machen.

Um den durch die Opferbereitschaft bewiesenen guten Willen und die Begeisterung der Kolonien möglichst auszunutzen, berief die Regierung für Anfang August 1909 eine Konferenz nach London, deren Sitzungen, soweit sie sich auf Seerüstungen bezogen, dort am 3., 5. und 6. August im Auswärtigen Amt stattfanden. Die Regierung hatte hierzu die Verteidigungsminister der vier Dominions und der Kapkolonie eingeladen, nachdem man vorher an die einzelnen Regierungen der Kolonien eine Denkschrift hatte ergehen lassen, mit der sich diese einverstanden erklärt hatten und die die Grundlage der Verhandlungen bildete. In der richtigen Erkenntnis, daß die von Jahr zu Jahr wirtschaftlich mehr erstarkenden, großen Kolonien, vor allen Dingen Australien und Kanada, von ihrem Verlangen nach Anerkennung ihrer Selbständigkeit auch in Rüstungsfragen durch das Mutterland nicht abgehen würden, hatte die Admiralität sich entschlossen, ein Programm für die Beihilfe der Kolonien zu den Flottenrüstungen des Reiches auszuarbeiten, das, dieser Forderung entgegenkommend, trotzdem auch den Wünschen des Mutterlandes möglichst entsprach. Die Hauptsorge der englischen Marinepolitik in den letzten Jahren bestand in der Zusammenziehung der Streitkräfte in der Heimat, wobei die Admiralität teilweise so weit ging, daß sich von allen Seiten warnende Stimmen zu erheben begannen und in den Kolonien, wie bereits erwähnt, eine Beunruhigung wegen des eigenen Schutzes — in Australien und Neuseeland gegen Japan und in Kanada gegen die Vereinigten Staaten von Nordamerika — entstand. Da im Atlantischen Ozean die englische Flotte hinreichenden Schutz gewährte, handelte es sich für die Kolonien hierbei in der Hauptsache um den

Stillen Ozean, der außerdem für die See- und Handelsinteressen Australiens und Neuseelands vornehmlich in Frage kommt und dessen Besetzung durch kampfkräftige Flottenteile zum Handelsschutz und Kreuzerkrieg den Kolonien also besonders am Herzen liegen mußte. Die Pläne der Admiralität befürworteten jetzt zum ersten Male die Schaffung von Kolonialmarinen mit dem gesamten Zubehör an Werftanlagen und Troß, und zwar unter Zugrundelegung von sogenannten fleet-units, die aus je einem Panzerkreuzer der Indefatigable-Klasse, drei geschützten Kreuzern der Bristol-Klasse, sechs Torpedobootzerstörern der River-Klasse und drei Unterseebooten der C-Klasse bestehen sollten. Von solchen fleet-units sollten vier den Schutz des Stillen und des Indischen Ozeans übernehmen, je eine gebaut, bemannt und unterhalten von Kanada, Australien und Neuseeland und eine vierte für die Kronkolonie Indien, deren Kosten das Mutterland tragen wollte. Bereits bei den Verhandlungen der Konferenz zeigte es sich aber, daß diese weitgehenden Wünsche der Admiralität keine Aussicht auf Annahme durch die Parlamente der Kolonien haben würden. Die einzelnen Vertreter der Kolonien, die allerdings persönlich ohne jede Machtvollkommenheit, aber mit genauen Instruktionen versehen an der Konferenz teilnahmen, vertraten den Standpunkt ihrer Regierungen sehr energisch, und so waren die Vorschläge, mit denen sie nach beendeter Wehrkonferenz zurückkehrten, kurz folgende:

Australien baut eine volle fleet-unit, bemannt und unterhält sie. Flaggschiff wird das dem Mutterlande zum Geschenk angebotene Großkampfschiff. Dafür erhält Australien nach Fertigstellung der Schiffe die Werft und die Marineanlagen in Sydney kostenlos von der englischen Regierung gegen die Verpflichtung, beides zu unterhalten und auszubauen. Der jährliche Beitrag von 4,08 Mill. ℳ zur britischen Flotte wird weiter bezahlt, obwohl die jährlichen Marineausgaben des Commonwealth nach diesem Plan auf nahezu 18 Mill. ℳ wachsen sollten, wozu aber wieder bis auf weiteres das Mutterland 5,1 Mill. ℳ zusteuern wollte. In bezug auf das Verfügungsrecht über die australischen Streitkräfte und ihre Verwaltung behält sich die Kolonie völlige Selbständigkeit vor.

Neuseeland ist aus pekuniären Gründen nicht in der Lage, eine volle fleet-unit zu schaffen, und kommt deswegen den Wünschen der Admiralität in ihrer ursprünglichen Form am meisten entgegen. Es bleibt bei der Schenkung des Panzerkreuzers, der der englischen Regierung bereits im März 1909 angeboten worden war und der ursprünglich Flaggschiff auf der chinesischen Station werden sollte. Außerdem wird der jährliche Beitrag von 2,1 Mill. ℳ für weitere 10 Jahre von 1909 ab gezahlt werden. Dafür soll ein Teil der für die chinesischen Gewässer bestimmten fleet-unit seinen Hauptliegehafen in den neuseeländischen Gewässern haben und möglichst Neuseeländer als Besatzung erhalten.

Kanada ging in keiner Weise auf die Wünsche der Admiralität ein und berücksichtigte auch nicht die von dieser vorgeschlagene Zusammensetzung der fleet-unit. Unter wiederholter, ausdrücklicher Betonung, daß die kanadische Marine ausschließlich Sache Kanadas sei, und unter Hinweis darauf, daß die beiden langen Seefronten eine Zusammenziehung der kanadischen Seestreitkräfte an einer Stelle zur Zeit nicht ratsam erscheinen ließen, wurde die britische Admiralität um abgeänderte Vorschläge gebeten, die hauptsächlich Kreuzer- und Zerstörerbau berücksichtigen sollten.

Neufundland und die südafrikanischen Kolonien ließen es bei den bisherigen Beiträgen, da ihnen die inneren Verhältnisse und ihre Geldmittel eine erhöhte Beteiligung an den Rüstungsausgaben des Reiches nicht gestatteten.

Zu diesen Ergebnissen der Konferenz galt es nun, die Zustimmung der Parlamente der einzelnen Kolonien zu erlangen, und bei der hierfür einsetzenden Stimmungsmache zeigten sich auch die Erfolge der vorangegangenen Preßkonferenz insofern, als die führenden Zeitungen der Kolonien allgemein für die Forderungen der Admiralität eintraten, teilweise unter Zuhilfenahme von allerhand unsinnigen Gerüchten über die Gefahren, die England und seinen Kolonien angeblich von deutscher Seite drohten.

Da die Beschlüsse, die die einzelnen Kolonialparlamente damals zum Gesetz machten, die ersten Grundlagen bilden für das, was wir heute an tatsächlich fertigem oder in Bau befindlichem Material der einzelnen Kolonialmarinen vorfinden, erscheint es im Interesse eines besseren Überblickes angezeigt, von hier ab die Geschichte ihrer Entwicklung einzeln zu behandeln.

Australien.

Die Beratungen, die über die Vorschläge des Vertreters des Commonwealth auf der Konferenz im australischen Parlament abgehalten wurden, fanden dort eine andere Regierung am Ruder als diejenige, von der seinerzeit das Anerbieten, dem Mutterlande ein Großkampfschiff zu schenken, ausgegangen war. Aber auch die neue liberale Mehrheit nahm Anfang Dezember 1909 in dritter Lesung ohne irgendwelche Kämpfe mit 29 gegen 9 Stimmen die Marinevorlage nach dem Vorschlage der Regierung an und erteilte kurz darauf ebenso der naval loan bill ihre Zustimmung, obwohl die hierin geforderte Summe etwa 70 Mill. ℳ betrug. Die australische Flotteneinheit sollte bis zum Ende des Jahres 1912 fertiggestellt werden, und zwar sollten die Kleinen Kreuzer und Torpedoboote in Australien selbst, der Schlachtkreuzer und die Unterseebote in England gebaut werden.

Fast unmittelbar nachdem die gesetzlichen Vorbedingungen für die neue australische Marine erfüllt worden waren, im Februar 1910, lief auch bereits das erste Fahrzeug des Programms, ein Zerstörer, der den Namen „Paramatta" erhielt und für den Commonwealth in England gebaut worden war, vom Stapel. Es war dies einer der Zerstörer des auf der Konferenz von 1907 genehmigten kleinen australischen Marineprogramms, dessen bereits in Auftrag gegebene Fahrzeuge — drei Zerstörer — natürlich auf das neue Programm übernommen wurden. Der Zerstörer „Paramatta" und der ebenfalls im Laufe des Sommers fertiggestellte zweite Zerstörer „Yarra" trafen, schon mit australischen Besatzungen, in Williamstown bereits im Dezember 1910 ein. Der weitere Ausbau ging dann allerdings nicht mit gleicher Geschwindigkeit vor sich, und die zunächst noch ausgesprochene Hoffnung, daß die australische fleet-unit mit Abschluß des Jahres 1912 fertig sein sollte, hat sich als trügerisch erwiesen. Die folgende Zusammenstellung zeigt, wie groß bei jedem Schiff die Bauverzögerung ist und, worin der Commonwealth ebenfalls eine unangenehme Überraschung erlebt hat, um wieviel bei jedem einzelnen Schiff der Kostenanschlag überschritten worden ist.

Schiffsname	Ursprünglich beabsichtigter Zeitpunkt der Indienststellung	Tatsächlicher oder voraussichtlicher Zeitpunkt der Indienststellung bzw. des Antritts der Ausreise	Ursprünglicher Kostenanschlag ℳ	Tatsächlich entstandene oder entstehende Kosten ℳ	Bauwerft
Australia	30. 9. 1912	21. 7. 1913	40 800 000	40 800 000	John Brown & Co., Clydebank.
Melbourne	17. 8. 1912	29. 1. 1913	7 140 000	9 180 000	Cammel, Laird & Co., Birkenhead.
Sydney	24. 8. 1912	21. 7. 1913	7 140 000	9 180 000	London & Glasgow Shipb. Co.
Brisbane	1. 10. 1914	nicht vor Anfang 1916	7 140 000	12 240 000	Cockatoo-Werft, Sydney.
Paramatta	17. 6. 1910	September 1910	1 632 000	1 662 600	Fairfield Shipb. Co., Glasgow.
Yarra	7. 6. 1910	"	1 632 000	1 662 600	Denny Brothers, Dumbarton.
Warrego	31. 12. 1911	16. 4. 1912	1 632 000	2 060 400	Fairfield Shipb. Co., Glasgow und Cockatoo-Werft, Sydney.
Torrens	1. 10. 1914	nicht vor Ende 1915	1 632 000	2 040 000	Cockatoo-Werft, Sydney.
Derwent	1. 10. 1914	"	1 632 000	2 040 000	"
Swan	1. 10. 1914	anscheinend noch nicht auf Stapel gelegt	1 632 000	2 040 000	"
AE 1	7. 12. 1912	28. 2. 1914	1 122 000	2 101 200	Vickers Sons & Maxim, Barrow.
AE 2	18. 1. 1913	"	1 122 000	2 101 200	"
			74 256 000	87 108 000	
Dazu geplant ein weiteres Unterseeboot			1 122 000		
			75 378 000	75 378 000	
				11 730 000	Mehrkosten.

In der Zusammenstellung fallen besonders die in Australien gebauten Schiffe — von der Forderung, daß der größere Teil der Schiffe des Programms in Australien gebaut werden sollte, war man bald wieder abgegangen —, durch ihre verspätete Fertigstellung und erhöhten Kosten auf: die „Warrego", die „Brisbane" und die drei neuen Zerstörer. Außerdem fehlt in dieser Zusammenstellung das seinerzeit geplante dritte Unterseeboot, dessen Bau man mit Rücksicht auf die erhöhten Kosten der beiden Boote der „E"-Klasse an Stelle der ursprünglich vorgesehenen „C"-Klasse ganz aufgegeben hat.

Es konnte nicht ausbleiben, daß alles dieses von der Opposition im australischen Parlament der Regierung zum Vorwurf gemacht und von ihr Rechenschaft darüber verlangt wurde, auf welche Weise diese Überschreitungen des Voranschlages, die nach der Berechnung eines der Parlamentsmitglieder bereits im September 1912 nahezu 20 Mill. ℳ ausmachten, zu rechtfertigen seien. Nach den Erfahrungen, die die junge Marine bisher gemacht hat, wird es aber auch wohl in der nächsten Zukunft nicht möglich sein, mit den Geldern auszukommen, die man sich vorher ausgerechnet hatte; denn wenn auch nach dem englischen Marineetat 1914/15 der Beitrag des Commonwealth nur noch 153 000 ℳ für die Vermessung der Nordwestküste von Australien sowie einen Anteil an dem Pensionsfonds beträgt, so bleibt nach wie vor der Umstand zu berücksichtigen, daß die Kosten der kleinen Marine viel höher sind als die der Berechnung zugrunde gelegten Kosten einer gleichen Anzahl Schiffe mit all ihrem Zubehör in der großen englischen Marine. Hohe Arbeitslöhne und hohe Materialpreise in den Kolonien verteuern den Schiffbau außerordentlich, um so mehr, als es sich dabei einstweilen noch um die stets kostspieligen Anfänge einer jungen Industrie handelt. Aber darüber wird sich der Commonwealth zunächst

in seinem jungen Besitzerstolz hinwegzusetzen wissen, wie auch der Umstand beweist, daß schon im Februar 1911 die Regierung von Australien beschlossen hat, die Beihilfe von jährlich 5,1 Mill. *M*, die das Mutterland für den Anfang angeboten hatte, dankend abzulehnen — ein Beweis dafür, wie weit man im Commonwealth in dem Bestreben geht, dem Mutterlande seine Unabhängigkeit zu zeigen. Die Admiralität unterstützte, nachdem sie sich endgültig mit der Gründung einer australischen Marine abgefunden hatte, die Kolonie nach jeder Richtung und hat ihr an Material im Juli 1912 den Kleinen Kreuzer „Encounter" (Baujahr 1902, 5970 t) als Schulschiff für allgemeine Ausbildungszwecke bis zur Fertigstellung der „Brisbane" leihweise überlassen und im November 1912 den Kleinen Kreuzer „Pioneer" (Baujahr 1899, 2200 t) als Schulschiff für die Artillerie- und Torpedoschule in Williamstown und für die Mannschaften der Marinereserve zum Geschenk gemacht.

Die Schiffe der australischen Marine sind nach dem Vorstehenden bereits vorhanden oder werden jedenfalls in absehbarer Zeit verwendungsbereit sein. Es handelt sich für den Commonwealth nun darum, die Besatzungen für seine Marine zu finden, auszubilden und, wenn sie ausgebildet sind, auch sich zu erhalten, und dabei scheint man doch zunächst trotz aller Versicherungen des Gegenteils mehr Schwierigkeiten erwartet zu haben als beim Material. Die Grundsätze, nach denen das Personal der australischen Marine eingestellt, ausgebildet, befördert und verwendet werden soll, enthält der naval defence act vom Jahre 1910, der sich im wesentlichen an die Bestimmungen anschließt, die für die englische Marine gelten. Die Zusammensetzung des gesamten Personals der Marine, einschließlich der Schulen, Werften, Depots, Verwaltungsbehörden usw., das im Juni 1913 3350 Köpfe zählen sollte, gab damals der abdankende Verteidigungsminister in einer Denkschrift wie folgt an:

Geliehen von der Marine des Mutterlandes	800
Reservisten der Marine des Mutterlandes	360
Australier, die in der Marine des Mutterlandes dienten und übergetreten sind .	400
Australische Rekruten	1790
zusammen . . .	3350

Es hat sich gezeigt, daß die in dieser Zusammenstellung angegebene Zahl von Angehörigen der Marine des Mutterlandes für den freiwilligen Dienst in der australischen Marine, der im Verhältnis zu dem in der englischen Marine sehr gut bezahlt wird, ohne große Schwierigkeiten zu finden ist, aber gerade damit ist der englischen Admiralität selbst ein schlechter Dienst geleistet, denn ausgebildete Mannschaften und Offiziere sind zur Zeit in England sehr knapp. Und hierauf ist wohl zum Teil die große Bereitwilligkeit zurückzuführen, mit der die Admiralität alle Pläne des Commonwealth unterstützt, soweit sie sich auf Ausbildungsfragen beziehen.

Was zunächst den Offiziersersatz angeht, bei dem naturgemäß die ganze Schaffung eines eigenen Korps für Australien viel mehr noch als bei den Mannschaften eine Frage der Zukunft ist, so scheint hierbei die recht intensiv betriebene Stimmungsmache zum vollen Erfolg geführt zu haben; denn mit großer Genugtuung wurde berichtet, daß sich für die 24 Stellen für Seekadetten auf dem ersten Lehrgang, der am 1. März 1913 begonnen hat, im ganzen aus dem Commonwealth 132 Bewerber gefunden haben. Selbst wenn man berücksichtigt, daß sich besonders unter

diesen ersten Anmeldungen für die neue Laufbahn zahlreiche Anwärter befunden haben werden, die zum Dienst als Offiziere nicht geeignet waren, so berechtigt dieser Erfolg die australische Regierung doch wohl mit Recht zu ihrer Behauptung, daß es ihr stets möglich sein würde, die nötige Anzahl Offiziere für ihre Schiffe im eigenen Lande zu finden. Aber es dauert heute etwa dreimal so lange, einen Offizier vollkommen auszubilden, wie ein Kriegschiff zu bauen, und so muß denn fürs erste England hierin wohl oder übel Ersatz leisten. Vor allem in den niederen Dienstgraden, bei den lieutenants und sub-lieutenants, besteht dieser Mangel ebenso wie im Mutterlande selbst, und es erscheint recht fraglich, ob diese erhöhten Ansprüche an die Zahl der Güte des Offiziersersatzes förderlich sein werden. In der richtigen Erkenntnis, daß die kleine Marine dem Offizierkorps keine Gelegenheit gibt, sich zu vervollkommnen und weiter zu kommen, hat der Commonwealth mit der Admiralität die Vereinbarung getroffen, daß seine Offiziere in einer gemeinsamen Liste mit denen der englischen Marine geführt werden sollen und daß ein weitgehender Austausch der Offiziere stattzufinden hat. Um dies zu erleichtern, erhalten neuerdings die Offiziere der Marine des Mutterlandes und sämtlicher Kolonialmarinen sogenannte imperial commissions. Damit ist für England eine Möglichkeit der Beeinflussung der Kolonialmarinen gegeben und im übrigen gewährleistet, daß die Beförderungsverhältnisse in den verschiedenen Korps die gleichen werden, wodurch sonst unvermeidliche Schwierigkeiten und Eifersüchteleien aus dem Wege geräumt werden. Die Offiziere der australischen Marine werden sich also für die nächsten Jahre zusammensetzen aus solchen, die vom Commonwealth selbst angestellt sind — in der Hauptsache verabschiedete oder Reserveoffiziere der englischen Marine — und solchen aktiven englischen Offizieren, die auf Grund eines freiwillig eingegangenen Vertragsverhältnisses sich zum dreijährigen Dienst in der australischen Marine verpflichtet haben. Auch später wird das so bleiben, nur daß dann auch auf englischen Schiffen zu ihrer Ausbildung australische Offiziere in größerer Zahl dienen sollen. Im großen und ganzen gewinnt man also den Eindruck, daß sich Australien in der Bildung seines Offizierkorps auf dem richtigen Wege befindet.

Ebenso steht es mit der Ersatzfrage bei den Mannschaften. Auch hier fand die entstehende Marine nur sehr wenig vor, worauf sich aufbauen ließ, und die Leistungen, die seither gezeitigt sind, verdienen unter Berücksichtigung dieses Umstandes volle Anerkennung. Die am 29. Januar 1913 nach Australien in See gegangene „Melbourne“ hatte bereits fast ausschließlich australische Besatzung an Bord. Es wird für die als Instrukteure nach Australien kommandierten Offiziere im Anfang oft sehr schwer gewesen sein, unter den bestehenden Ausbildungsverhältnissen, unter denen nur die gänzlich veralteten, kleinen Kanonenboote „Tingira“, „Protector“, „Gayundah“ und „Paluma“ sowie die kleinen Torpedoboote „Counteß of Hopetoun“ und „Childers“ zur Verfügung standen, aus den Rekruten eines Landes, das bisher so gut wie nichts vom militärischen Dienst kannte, brauchbare Kriegschiffsmatrosen zu machen, und in dieser Beziehung ist das Überlassen der beiden Kreuzer „Encounter“ und „Pioneer“ durch die Admiralität an den Commonwealth eine Maßnahme von großer Bedeutung. Bisher hat die australische Marineverwaltung die Genugtuung, daß ihr Personalschwierigkeiten bei der Durchführung ihres Programms nicht begegnet sind; denn nach

einer Versicherung des Verteidigungsministers an amtlicher Stelle im März 1913 war der Zudrang zeitweise so groß gewesen, daß wegen Platzmangels in den Schulen das Rekrutierungsgeschäft unterbrochen werden mußte. Es steht nicht im Widerspruch hierzu, daß in den englischen Tageszeitungen und Zeitschriften noch jetzt Anzeigen erscheinen, die Freiwillige für den Dienst in der australischen Marine auffordern, sich zu melden. Die neu angeworbenen Rekruten stellen erst nach längerer Ausbildung das Personal dar, das der Commonwealth nötig hat, und vor allen Dingen werden eben in diesen Anzeigen altgediente Unteroffiziere gesucht. Ob sich dieser günstige Stand des Rekrutierungsgeschäftes auf die Dauer erhalten wird, ist nicht mit Sicherheit zu sagen. Vor allen Dingen wird von Kennern australischer Verhältnisse eine Gefahr in der in der australischen Marine eingeführten Art der Löhnungszahlung erblickt. Die täglichen Sätze für einzelne der unteren Dienstgrade sind in folgender Zusammenstellung angegeben:

	Löhnung		Spareinlagen		Zulagen usw.		Summe	
Able seaman . . .	3 sh	9 d	0 sh	10 d	2 sh	1 d	6 sh	8 d
Stoker 1. class . .	4	2	0	10	2	1	7	1
Leading seaman . .	4	2	1	1	2	1	7	4
Leading stoker . .	4	8	1	1	2	1	7	10

wobei unter Zulagen usw. verstanden ist: 1 sh 4 d für Beköstigung, 6 d für Bekleidung und 3 d für ärztliche Behandlung. Wenn die Summe dieser Löhnungssätze auch um ein geringes unter dem Durchschnittsarbeitslohn des ungelernten Arbeiters in der Kolonie von 8 sh täglich bleibt, so ist dabei doch zu berücksichtigen, daß der Matrose keine Wohnungsmiete zu bezahlen hat und seine Löhnung anstatt für sechs Arbeitstage der Woche für sieben Tage erhält, und zwar monatlich oder vierzehntäglich. Die Spareinlagen werden für den Mann in der Gouvernementsbank zu einem Zinsfuß von 3½ v. H. eingezahlt und bleiben dort bis zu seiner Entlassung stehen, so daß er am Schlusse seiner siebenjährigen Dienstzeit im freien Besitz von etwa 4000 ℳ ist. Es ist einleuchtend, daß diese Summe, die in dem in der Entwicklung begriffenen Australien mehr noch als in einem anderen Lande einem strebsamen Mann die Möglichkeit bietet, sich selbständig zu machen und vorwärts zu kommen, viele veranlassen wird, den Dienst zu verlassen gerade zu einer Zeit, wo sie als voll ausgebildet der Marine besonders wertvoll werden. Jedenfalls hat der sogenannte deferred pay in früheren Jahren bereits einmal diesen Erfolg gehabt, als von 800 Mann, die in fünf Jahren ausgebildet waren, nur fünf sich für weitere fünf Jahre verpflichteten. Zunächst ist diese Frage ja allerdings noch nicht brennend, und die Zukunft muß lehren, ob die australische Regierung mit dem Verlust ihres ausgebildeten Personals nicht den durch die Spareinlagen bewirkten Zwang, den sie auf etwa fahnenfluchtlüsterne Leute ihrer Besatzungen ausübt, etwas zu teuer bezahlt. Erwähnt zu werden verdient hier noch die australische Marinereserve, die sich unter der Einwirkung der in den letzten Jahren in Kraft getretenen allgemeinen Ausbildungspflicht sehr entwickelt hat und deren Angehörige eine jährliche Ausbildung von 25 Tagen durchmachen müssen. Für den Frontdienst kommt die Reserve kaum in Frage; ihre Haupttätigkeit wird im Ernstfalle die Erfüllung der in zweiter Linie stehenden Aufgaben, wie Hafenverteidigung, Besetzung von Hilfsschiffen, Beobachtungs- und Nachrichtendienst und ähnliches, sein.

In einem dem Bereitstellen des Materials und Personals entsprechenden Maße hat die Regierung des Commonwealth auch den Ausbau der für eine Marine notwendigen Einrichtungen in die Wege geleitet: Werften, Docks, Seekadetten- und Schiffsjungenschulen, Torpedo- und Artillerieschulen, Pulver- und Geschoßfabriken und ähnlicher. Die im Jahre 1909 in dieser Richtung vorhandenen Anlagen waren nur recht bescheiden und in keiner Weise den hohen Anforderungen gewachsen, die der Bau und die Ausrüstung großer Kriegschiffe stellen. Es ist verständlich, wenn gerade auf diesem Gebiet vom Commonwealth besondere Anstrengungen gemacht werden; denn die öffentliche Meinung, die nicht hinreichend unterrichtet darüber ist, welche riesigen Summen die Gründung und der Ausbau solcher Unternehmungen kostet, forderte, daß möglichst umgehend mit dem Kriegschiffsbau im eigenen Lande begonnen werde. Die australische Marineverwaltung hat daher unter Heranziehung englischer Offiziere und Ingenieure versucht, dem bestehenden Mangel abzuhelfen, es haben sich ihr aber dabei nach den letzten Nachrichten recht erhebliche Schwierigkeiten in den Weg gestellt. Wie erwähnt, hatte das Mutterland bei den Abmachungen der Konferenz vom Jahre 1909 erklärt, daß nach Fertigstellung der australischen fleet-unit die Regierungswerft auf Cockatoo Island sowie die übrigen Marineanlagen in Sydney kostenlos an den Commonwealth übergehen sollten, allerdings unter der Bedingung, daß alle Anlagen unterhalten und den Bedürfnissen entsprechend ausgebaut würden. Am 25. Januar 1913 wurden auf der Cockatoo-Werft die drei ersten australischen Kriegschiffe auf Stapel gelegt, der Kreuzer „Brisbane" und die Zerstörer „Derwent" und „Torrens", und bei dieser Gelegenheit fand gleichzeitig die Übergabe der Werftanlagen auf Cockatoo Island an die Vertreter der Bundesregierung statt. Die Begeisterung, die sich in den bei dieser Gelegenheit gehaltenen Reden aussprach, war groß; die Hoffnungen, die man für die Zukunft der Werft hegte, haben inzwischen aber einen starken Dämpfer erhalten. Zunächst stellte es sich heraus, daß die kostenlose Erwerbung der Werft und später, am 1. Juli 1913, auch der übrigen Marineanlagen, darunter hauptsächlich Garden Island, doch mit recht beträchtlichen Kosten verknüpft war. Der Grund und Boden mit den gesamten darauf stehenden Bauten gehörte nämlich ursprünglich der Regierung von Neusüdwales, die ihn dem Mutterland vertragsmäßig zur Benutzung überlassen hatte und dafür teilweise entschädigt worden war. Als nun die Benutzung durch die englische Admiralität aufhörte und an ihre Stelle die australische Bundesregierung treten sollte, machte die Regierung von Neusüdwales wieder ihr Eigentumsrecht geltend und verlangte, daß sie als Entschädigung den bei Grundstücksübertragungen (transferred properties) üblichen Satz von $3^1/_2$ v. H. des Wertes vom Commonwealth erhalte. Im Frühjahr 1913 ist die Abschätzung vorgenommen und dabei festgestellt worden, daß Neusüdwales vom 1. Juli 1913 ab etwas über 1 Mill. ℳ jährlich an Zinsen erhält, wobei der Wert der Cockatoo-Werft mit $17^1/_3$ Mill. ℳ und der der übrigen Marineanlagen mit $12^1/_4$ Mill. ℳ angenommen wurde. Außerdem hatte der Commonwealth an einmaliger Vergütung 1 230 000 ℳ für die bereits ausgeführten Arbeiten an den drei im Bau befindlichen Schiffen sowie für übernommenes Inventar und Material zu zahlen. Inzwischen ist dieser Bau aber schon wieder ins Stocken geraten; denn es hat sich bei der großen Beanspruchung, die der Neubau von Kriegschiffen darstellte, ergeben, daß die vorhandenen Einrichtungen

und Maschinen teils nicht ausreichten, teils in so wenig gebrauchsfähigem Zustande waren, daß zunächst die Arbeit an den Schiffen eingestellt werden mußte, um die Anlagen der Werft gehörig auszubessern und zu erweitern. Die Werft besitzt zur Zeit zwei Docks, von denen das größere, das Sutherland-Dock, die Möglichkeit bietet, Schiffe wie die „Australia" und die „New Zealand" zu docken, während das kleinere, Fitzroy-Dock, für die geschützten Kreuzer ausreicht. Während diese Docks schon aus früherer Zeit stammen, sind zwei elektrische Kräne, eine Helling für Schiffe bis zu 136 m Länge, Torpedobootshellinge und Werkzeug- und Maschinenhäuser neueren Datums. Außer der Regierungswerft ist als Anlage der Schiffbauindustrie von Bedeutung nur noch die Morts-Werft mit der Woolwich-Zweigniederlassung an der Mündung des Paramatta-Flusses, ebenfalls in Sydney, die bereits zwei Docks für Großkampfschiffe besitzt und ausbaufähig ist, während alle übrigen Werke dieser Art nur untergeordneter Natur sind, was sich schon darin ausdrückt, daß etwa drei Viertel aller gelernten Werftarbeiter Australiens in den erwähnten beiden großen Betrieben beschäftigt sind. Eine Corditefabrik ist vor kurzem in der Nähe von Melbourne, eine Gewehrfabrik bei Lithgow errichtet worden. In Lithgow, etwa 150 km von Sydney entfernt, befindet sich auch das einzige bedeutende Stahlwerk Australiens, das seine Roherze weitere 140 km westlich aus den Minen von Carcoar und Cadia bezieht. Die letztgenannten Fabriken und Werke werden bei längerer Fortsetzung des Kriegschiffbaues in der Kolonie sicher imstande sein, das nötige Material in brauchbarer Beschaffenheit zu liefern. Von den Bildungsanstalten, die die neue Marine zu schaffen beabsichtigt, ist bisher nur die Artillerie- und Torpedoschule in Williamstown fertiggestellt, während die Kadettenschule sich jetzt noch zu Geelong bei Melbourne befindet und erst in diesem Jahre in ihr endgültiges Heim in der Gervis-Bay übersiedeln wird. In umfangreicherem Ausbau befindet sich zur Zeit außer Gervis-Bay noch eine Marinestation in Flinders, Western Port, bei Melbourne, während der Etat 1912/13 außerdem kleinere Summen für die vorbereitenden Arbeiten in Cockburn Sound bei Fremantle und in Port Stephens im nördlichen Teil von Neusüdwales vorsah. Die Marinestation von Cockburn Sound ist im Mai 1913 als Henderson-fleet base eröffnet worden, und bei dieser Gelegenheit sind nähere Angaben über die umfangreichen Anlagen, die dort geplant sind, bekannt geworden. Sie sollen eine große Werft mit allen Einrichtungen zum Bau und zur Reparatur von Kriegschiffen umfassen, darunter ein Riesenschwimmdock, und außerdem die dazugehörigen Kasernen, Arbeiterwohnhäuser, Artilleriedepots und sonstigen Inventar- und Materiallager.

Im Februar 1914 hat der Verteidigungsminister den Bericht eines Hafenbausachverständigen, den die englische Admiralität zur Verfügung gestellt hatte, veröffentlicht, und da anzunehmen ist, daß der Commonwealth den darin enthaltenen Anweisungen wenigstens fürs erste folgen wird, soll sein Inhalt kurz angegeben werden:

Cockatoo Island ist nicht geschickt angelegt und teilweise veraltet; trotzdem läßt die Ausführung der Arbeiten an den in Bau befindlichen Schiffen kaum etwas zu wünschen übrig, wenn die Kosten auch wohl erheblich höher als in England sein werden. Je nach dem Umfang des Schiffbauprogramms für die nächsten Jahre kommen folgende drei Pläne für den Ausbau der Werft in Betracht:

1. Handelt es sich auch in Zukunft nur um den Bau von einzelnen Kleinen Kreuzern und Zerstörern, so müssen alle veralteten Maschinen ersetzt werden, die noch brauchbaren und die neuen außerdem für elektrischen Betrieb eingerichtet werden.
2. Wird kein langfristiges Schiffbauprogramm vom Parlament gesetzmäßig festgelegt, so sind solche kostspieligen Verbesserungen unnötig, und es würde sich dann nur darum handeln, solche Maschinen, die tatsächlich verbraucht und daher für die Arbeiter gefährlich sind, auszuwechseln.
3. Wird der — weiter unten eingehend besprochene — Flottengründungsplan des Admirals Henderson vollkommen durchgeführt und sollen alle Fahrzeuge desselben in Australien gebaut werden, so wäre es am zweckmäßigsten, eine ganz neue Anlage zu schaffen, die dann die besten neuzeitlichen Maschinen für den sparsamen Kriegschiffbau erhalten müßte.

Nach der Ansicht des Berichterstatters, Sir Maurice Fitzmaurice, würde sich hierfür die Gervis-Bay, die man ursprünglich ins Auge gefaßt hatte, nicht gut eignen, besser schon Port Stephens. Auch über die übrigen Stützpunkte, die im Plan des Admirals Henderson vorgesehen sind, äußert sich der Bericht. Hauptsächlich handelt es sich dabei um Beschränkungen, die im Ausbau der vorgesehenen Anlagen möglich sind, so daß der Verteidigungsminister in seinen Erklärungen zu dem Gutachten Sir Fitzmaurices die Hoffnung ausgesprochen hat, daß es auf diese Weise möglich sein würde, etwa 4 Mill. ℳ zu sparen.

Eine Frage von großer Wichtigkeit für die junge australische Marine ist ihre Verwaltung, und damit kommt man gleichzeitig zur Frage ihrer Unterstellung im Frieden und im Kriege und zu der Beurteilung der weiteren australischen Flottenpläne. Auf der wehrpolitischen Konferenz von 1909 war über die Unterstellungsverhältnisse und Verwaltungsangelegenheiten der einzelnen Kolonialmarinen nur ganz allgemein festgelegt worden, daß dies Sache der einzelnen Kolonien sein sollte, wobei die einzelnen Kolonialregierungen besonderen Wert darauf legten, ihrer Forderung nach selbständigem Verfügungsrecht über ihre Seestreitkräfte auch im Kriegsfalle Ausdruck zu geben. Diese allgemeinen Grundsätze bedurften, sobald es tatsächlich in Dienst gestellte Schiffe der Kolonien gab, dringend der genauen Festlegung, und der Hauptpunkt auf wehrpolitischem Gebiet, mit dem sich die erste ordentliche Reichskonferenz in London 1911 beschäftigte, bildete daher das hierauf bezügliche Abkommen mit dem Commonwealth und Kanada. Die Hauptpunkte dieses Abkommens, die von den Befehlsverhältnissen handeln, sind:

Die Marinen von Kanada und Australien stehen ausschließlich unter der Aufsicht ihrer Regierungen. Die Schiffe der Kolonialmarinen führen am Heck die englische Kriegsflagge, am Göschstock die Nationalflagge der betreffenden Kolonie. Die kanadische und die australische Regierung erhalten ihre eigenen Stationsbereiche zugewiesen. Wenn eine der beiden Kolonialregierungen Schiffe außerhalb ihres Stationsbereiches schicken will, so macht sie vorher der Admiralität Mitteilung hiervon; die üblichen Verhandlungen im fremden Hafen usw. erledigt dann die Admiralität. Von Zeit zu Zeit sollen Schiffe der Kolonien mit solchen der englischen Marine zusammen üben und Manöver vornehmen; die Führung liegt dann beim ältesten Seeoffizier der vereinigten Streitkräfte. Wenn in einem Kriege Englands die Flotte einer Kolonie durch deren

Regierung zur Verfügung der Reichsregierung gestellt wird, so bildet sie während der Dauer des Krieges einen Bestandteil der englischen Flotte.

Die 17 Artikel des Abkommens stellen einen recht vorsichtigen Ausgleich dar zwischen den Selbständigkeitsgelüsten der großen Dominions und den Bestrebungen des Mutterlandes nach einheitlicher Zusammenfassung der gesamten Reichsverteidigung. Wie sich darunter das Zusammenarbeiten gestalten wird, läßt sich zunächst noch nicht übersehen; doch wird es sich wahrscheinlich bei entstehenden Schwierigkeiten mehr um solche zwischen den Regierungen handeln, als um solche zwischen den Offizieren und Kommandanten der beiden Marinen direkt, da man ja auch von den australischen Offizieren Verständnis für das Wesen und die Notwendigkeit der Disziplin für ein gedeihliches Zusammenarbeiten erwarten muß.

Die innere Verwaltung der australischen Marine untersteht einem naval board, wie er auf Grund der Vorschläge des englischen Admirals Sir Reginald Henderson gegründet ist. Im Sommer 1910 hatte der Commonwealth die Admiralität um einen Flaggoffizier gebeten, der die australische Marineverwaltung einrichten und gleichzeitig auf Grund von Studien an Ort und Stelle die Pläne für den weiteren Ausbau der australischen Marine liefern sollte. Auf Veranlassung der Admiralität reiste darauf Admiral Henderson im August 1910 mit einem kleinen Stabe nach Australien und legte im März 1911 dem Commonwealth einen eingehenden Bericht über die zu schaffende Seeverteidigung Australiens vor. Er ging dabei von der bereits im Entstehen begriffenen fleet-unit aus, für deren Verwaltung er die Errichtung eines naval board nach Art der englischen Admiralität mit fünf Mitgliedern vorschlug:

1. Der Minister des Verteidigungswesens als Vorsitzender.
2. Erstes Marinemitglied (ein australischer Offizier, mindestens im Range eines Kapitäns z. S.).
3. Zweites Marinemitglied (ein englischer Offizier, mindestens im Range eines Kapitäns z. S.).
4. Drittes Marinemitglied (ein australischer oder englischer Offizier, mindestens im Range eines Kapitäns z. S.).
5. Ein Finanz- und Zivilmitglied (ein Parlamentsmitglied aus dem Senat oder Repräsentantenhaus).

Bereits im April 1911 wurde nach diesem Vorschlage die australische Admiralität gegründet, die als Hauptaufgabe die Weiterentwicklung der übrigen Hendersonschen Pläne zugewiesen erhielt. Erstes Marinemitglied wurde der neubeförderte Kontreadmiral Creswell, der im Jahre 1878 die englische Marine als Leutnant verlassen hat und jetzt schon seit Jahren Berater der australischen Regierung in Flottenangelegenheiten ist. Die Denkschrift des Admirals Henderson gibt zweifellos bis zu einem hohen Grade die Ansichten und Wünsche der britischen Admiralität in bezug auf die Weiterentwicklung der australischen Marine wieder, und so enthält sie an verschiedenen Stellen Vorschläge, die mehr den Zentralisationsbestrebungen der Reichsregierung als den entgegengesetzten der Kolonialregierung entsprechen. Nach ihr ist der erste Zweck der neu zu bildenden Kolonialmarine die Stärkung der Reichsverteidigung, während die lokale Küstenverteidigung erst in zweiter Linie stehen soll. Die Berufung eines englischen Seeoffiziers als zweites Marinemitglied des naval

board wird mit dem Hinweis begründet, daß die australische Marine doch noch lange Zeit englisches Personal brauchen wird, welches wohl verlangen darf, daß seine Interessen in der Verwaltung durch einen englischen Offizier vertreten werden. Bei Gelegenheit seines zweiten Geburtstages sind dem australischen naval board von allen Seiten Anerkennungen zuteil geworden, und unter Berücksichtigung der schwierigen Verhältnisse verdienen seine Leistungen diese. In der allerletzten Zeit hat er eine fast vollkommen neue Zusammensetzung erhalten, da es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen einem Teil der Mitglieder und der Bundesregierung gekommen war. Auch Admiral Creswell trägt sich mit Rücktrittsgedanken, und für ihn sucht man augenblicklich in England einen Flaggoffizier mit Kenntnissen im Verwaltungswesen und im Werftbetrieb als Ersatz.

Der Schiffbauplan des Commonwealth umfaßt nach den Vorschlägen des Admirals Henderson eine Flotte von 8 Panzerkreuzern, 10 geschützten Kreuzern, 18 Zerstörern, 12 Unterseebooten, 3 Werkstattschiffen für die Flottillen und 1 Flottenreparaturschiff. Diese Flotte wird zu ihrer vollkommenen Bemannung etwa 15 000 Offiziere und Mannschaften brauchen. Die ganze Durchführung des Programms soll innerhalb eines Zeitraums von 22 Jahren vor sich gehen, der in vier Abschnitte eingeteilt wird. Der erste dieser Abschnitte, in der am meisten mit der Personalausbildung, dem Bau von Häfen mit ihren Befestigungen, von Fabriken, Werften und Werkstätten zu tun ist, soll 7 Jahre umfassen, die übrigen je 5 Jahre. Folgende Zusammenstellung gibt den beabsichtigten Bestand der australischen Marine am Schluß eines jeden Abschnittes wieder:

Abschnitt	Panzerkreuzer	Kleine Kreuzer	Torpedobootzerstörer	Unterseeboote
1912 bis 1918	1	3	12	6
1918 „ 1923	3	6	18	12
1923 „ 1928	6	8	18	12
1928 „ 1933	8	10	18	12

Ein gewisses Nachgeben gegen die von der englischen abweichende Auffassung der Australier über die Aufgabe ihrer Flotte liegt bei diesem Bauprogramm in der besonderen Schnelligkeit, mit der die Zerstörer und Unterseeboote, also die Streitkräfte für die Verteidigung der australischen Küstengewässer, in Dienst kommen sollen. Die Denkschrift des Admirals Henderson gibt ferner noch die zweckmäßigste Verteilung dieser Flotte auf die einzelnen Häfen und Stützpunkte in folgender Weise an:

Die ganze Flotte besteht aus zwei Divisionen, eine für den Osten und eine für den Westen, die sich jährlich einmal zu gemeinsamen Übungen vereinigen. Die genauere Dislokation ist folgende:

Die Division des Ostens. Stützpunkt Sydney.

Erstes Hauptgeschwader: 4 Panzerkreuzer. Hauptliegehafen Sydney.
Erstes Kreuzergeschwader: 5 geschützte Kreuzer. Hauptliegehafen Sydney.
Erste Zerstörerflottille: 6 Boote. Hauptliegehafen Brisbane.
Zweite Zerstörerflottille: 6 Boote. Hauptliegehafen Western Port.
Erste Unterseebootsflottille: 3 Unterseeboote. Hauptliegehafen Port Stephens.

Die Division des Westens. Stützpunkt Fremantle.

Zweites Hauptgeschwader: 4 Panzerkreuzer Zweites Kreuzergeschwader: 5 geschützte Kreuzer Dritte Zerstörerflottille: 6 Boote	Hauptliegehafen Cockburn Sound.

Diese drei Verbände haben ein Operationsgebiet im Norden bis Port Darwin, an der Südküste bis Port Western.

Zweite Unterseebootsflottille: 3 Unterseeboote Dritte Unterseebootsflottille: 3 Unterseeboote Vierte Unterseebootsflottille: 3 Unterseeboote	Hauptliegehafen Cockburn Sound.

Weitere Stützpunkte sollen sein: Thursday Island, Townsville, Newcastle, Hobart und in seiner Nähe neuerdings Towsing Point, Tamarfluß (Beauty Pt.), Melbourne, Adelaide, Port Lincoln, Albany und Cone Bay. Die Gesamtkosten dieser Flotte sollten 470 Mill. *M* betragen, ihre jährliche Unterhaltung 25 Mill. *M* und der Jahresdurchschnitt der Gesamtausgaben etwa 46 Mill. *M*. Hinzu kommen noch im ganzen 60 Mill. *M* für Hafenverteidigungsanlagen und den Ausbau der Stützpunkte. Als Bemerkung zu allen diesen Summen muß aber noch einmal wiederholt werden, daß man im September 1912 diesen Voranschlag bereits um 20 Mill. *M*, also jährlich um etwa 7 Mill. *M*, überschritten hatte. Die jährlichen Ausgaben für die Marine in den letzten drei Jahren seit Beginn der neuen Marinepolitik zeigt folgende Zusammenstellung:

1910 bis 1911	29 703 848 *M*
1911 „ 1912	30 795 034 „
1912 „ 1913	47 924 842 „

Eine Betrachtung über die weitere Entwicklungsmöglichkeit der australischen Marine muß sich an das vom Commonwealth angenommene Marineprogramm halten und zunächst dessen praktische Durchführbarkeit prüfen. Die mit demselben verbundenen Kosten sind für ein Land mit augenblicklich etwa 4,8 Mill. Einwohnern außerordentlich hoch, zumal nahezu gleichzeitig mit der Inangriffnahme des Flottenbaues eine kostspielige Neuordnung des Milizsystems vorgenommen worden ist, wodurch sich die jährlichen Ausgaben für die Verteidigung des Landes im Jahre 1913/14 auf 105 436 880 *M* oder auf etwa 22 *M* auf den Kopf der Bevölkerung erhöht haben gegen 33 *M* in England, 22 *M* in Deutschland und 29 *M* in Frankreich im Jahre 1913. Australien als junges Staatengebilde hat aber außer der Sorge für die Verteidigung seiner Grenzen auch im Innern noch große, kostspielige Aufgaben vor sich, und da zudem der größte Teil der Bevölkerung aus Arbeitern besteht, ist es eine offene Frage, ob Australien die großen Lasten in der in dem Programm vorgesehenen Weise auf sich nehmen kann. Im engen Zusammenhang hiermit steht die Personalfrage für die zu gründende Flotte. Die Bevölkerung ist seit der Begründung des Commonwealth im Jahre 1901 von 3,77 Millionen auf 4,8 Millionen im Juni 1913 gewachsen. Bei gleicher Zunahme würde im Jahre 1933 mit einer Bevölkerungszahl von etwa 7,5 Mill. Menschen zu rechnen sein. Hierauf bezogen bedeutet die von Admiral Henderson angegebene Zahl von 15 000 Mann einen Prozentsatz von etwa 0,4 v. H. der männlichen Bevölkerung.

Es ist fraglich, ob die Anwerbung in der Kolonie auf die Dauer diesen Ersatz liefern können wird, vor allen Dingen, wenn die wirtschaftliche Entwicklung des an natürlichen Schätzen so reichen Landes den Aufschwung nimmt, den sie ohne die hemmenden Einflüsse der Bodenspekulation bereits seit Jahren hätte erleben müssen. Denn dann wird die Nachfrage nach Arbeitskräften so steigen, daß die Regierung einen schweren Wettstreit der Löhnung mit den Arbeitslöhnen führen müssen wird. Die Forderung der nationalistischen Kreise des Commonwealth, daß schließlich die Schiffe der australischen Flotte ohne jede fremde Hilfe im eigenen Lande gebaut werden sollen, wird sich mit der Zeit wohl erfüllen lassen, da sämtliche Rohstoffe, Kohlen, Erze, Holz und Heizöl, in Australien gefunden werden; nach den Erfahrungen, die man jetzt mit der Cockatoo-Werft gemacht hat, ist jedoch anzunehmen, daß bis dahin jedenfalls eine geraume Zeit verstreichen wird, in der der Commonwealth noch viel Geld für die zum Schiffbau notwendigen Anlagen ausgeben müssen wird.

(Schluß folgt.)



Unser ostasiatisches Schutzgebiet und seine Beziehungen zu China.

Vortrag, gehalten im Reichstagsgebäude von Kapitän zur See Vollerthun.

(Mit 3 Karten.)

In der wirtschaftlichen Entwicklung unserer ostasiatischen Kolonie hat das Jahr 1913 durch die endliche Realisierung zweier wichtiger Bahnkonzessionen und den Beschluß der Schantung-Eisenbahngesellschaft, das jahrelang umstrittene Eisenwerk in das Schutzgebiet zu legen, uns einen wesentlichen Schritt vorwärts gebracht. Ein Zeitraum ist nahezu abgeschlossen, der in wirtschaftlicher, kultureller und militärischer Beziehung die Grundlage schaffen sollte, auf der sich ein in allen seinen Teilen festes, den uns in Ostasien gestellten Gegenwarts- und Zukunftsaufgaben voll entsprechendes Gebäude errichten läßt. Auch der Rohbau ist nahezu fertig, und es gilt nun, ehe wir an die Innenarchitektur herangehen, rückblickend uns einmal wieder zu vergegenwärtigen: Was ist uns Kiautschou und was soll es uns sein? Diese Frage hängt eng zusammen mit den großen Problemen, die das ostasiatische Wirtschaftsgebiet unserer Volkswirtschaft stellt. Wenn manche Publizisten die Entwicklung unseres Schutzgebietes in den letzten Jahren, die gewiß manches Erfreuliche zeigt, losgelöst von dem betrachten, was deutsche Arbeit in dem übrigen China leistet, und daraus wähnen ein Urteil über den Wert oder Unwert unserer Kolonie fällen zu können, so liegt in dieser Betrachtungsweise ein zweifelloser Mangel an Kritik. Es fehlt der Maßstab, an dem die Summe unserer Beziehungen zu China gemessen werden muß, für die unser Schutzgebiet als wirtschaftliche und kulturelle Vermittlungsstelle, als Brücke zwischen der Heimat und dem fremdartigen, in seiner Größe und Zukunftsbedeutung gar nicht hoch genug einzuschätzenden chinesischen Wirtschaftskoloß ein arbeitendes Glied ist. Wie hoch wir die Bedeutung dieses Gliedes einzuschätzen haben im Rahmen jener Gesamtbeziehungen, steht zur Frage. Wenn man aber so die Kolonie als dienendes Glied und nicht als Selbstzweck auffaßt, so ist es selbstverständlich, daß das Ziel der Entwicklung der in ihr vorhandenen wirtschaftlichen und kulturellen Kräfte nicht in gegenpoliger Richtung zu dem Wirtschaftskörper China sich bewegen kann, wie in letzter Zeit zuweilen von angeblichen Kennern der chinesischen Verhältnisse in der Tagespresse behauptet worden ist. Nicht ein Fremdkörper soll und darf unser Schutzgebiet dem chinesischen Reiche sein, wie immer sich hier die politischen Verhältnisse auch gestalten mögen, sondern immer weiter hineinwachsen muß es mit tausend neuen Wurzelfäden. Nur so wird es seinen Zweck erfüllen.

In dem Kiautschou-Vertrag von 1898 sind die Ziele gekennzeichnet, die Deutschland damals mit der Pachtung des Schutzgebietes verfolgte. In den Einleitungsworten zu diesem Vertrage heißt es: Das Schutzgebiet sei bestimmt, die freundschaftlichen Bande beider Länder zu kräftigen und die wirtschaftlichen und Handelsbeziehungen der Untertanen beider Staaten miteinander weiter zu entwickeln. Der Artikel II dieses Vertrages fährt dann weiter fort:

In der Absicht, den berechtigten Wunsch Seiner Majestät des Deutschen Kaisers zu erfüllen, daß Deutschland gleich anderen Mächten einen Platz an der chinesischen Küste innehaben möge für die Ausbesserung und Ausrüstung von Schiffen, für die Niederlegung von Materialien und Vorräten für dieselben sowie für sonstige dazu gehörige Einrichtungen, überläßt Seine Majestät der Kaiser von China beide Seiten des Einganges der Bucht von Kiautschou pachtweise, vorläufig auf 99 Jahre, an Deutschland. Deutschland übernimmt es, in gelegener Zeit auf dem ihm überlassenen Gebiet Befestigungen zum Schutze der gedachten baulichen Anlagen und der Einfahrt des Hafens zur Ausführung zu bringen.

In diesen Ausführungen ist der Rahmen gezeichnet, in dem sich im großen und ganzen die Entwicklung des Schutzgebietes in den 15 Jahren seiner bisherigen Zugehörigkeit zu Deutschland vollzogen hat. Eine Heimstätte für unsere Schiffe in Ostasien, vor allem aber auch eine Heimstätte und ein Ausgangspunkt für deutsches Wirken und deutsche Arbeit in China in kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht sollte uns Tsingtau werden.

Wohl gab es große Hafenplätze, in denen der deutsche Kaufmann seit Jahrzehnten im internationalen Wettbewerb sich mit Erfolg auch für deutsche Arbeit eingesetzt hatte; wohl wirkten im Innern deutsche Missionen, im harten Ringen und trotz ihrer den angelsächsischen Einrichtungen weit unterlegenen Kräfte nicht verzagend, für die Ausbreitung deutscher Sprache, deutschen Wesens und deutscher Kultur. Aber die Stoßkraft all dieser Pioniere deutschen Wirkens in China konnte, wie die internationalen Machtverhältnisse und die Kraftverteilung nun einmal sind, nicht nachhaltig sein, und sie ist es auch heute nicht. Erst durch unseren Stützpunkt in Ostasien besitzen wir ein Strahlenzentrum, durch das wir, wenn es richtig ausgebaut und ausgenutzt wird, in der Lage sind, den Chinesen deutsche Leistungen, deutsche Methode und deutsches Wissen unmittelbar anschaulich vor Augen zu führen.

China ist heute trotz seines Reichtums an Bodenschätzen, seiner Größe und seiner riesigen Bevölkerung, die über 400 Millionen Köpfe zählt, völlig unfähig zu einer wirtschaftlichen Entwicklung aus eigener Kraft. Es ist vollkommen abhängig vom Auslande und der umstrittenste Markt der Westmächte und Japans. Die einzelnen Entwicklungsabschnitte dieses Riesenreiches, seine politischen und wirtschaftlichen Erschütterungen im letzten Jahrzehnt schildern zu wollen, hieße Bekanntes wiederholen. Aus der Politik der wirtschaftlichen Interessengebiete, wie sie zu Anfang dieses Jahrhunderts mit Eifer erörtert wurde und die in jenem Entwicklungsabschnitt wohl auch uns als unwillkommene Möglichkeit bei der Festsetzung des Kiautschou-Vertrages vorgeschwebt haben mag, reifte bei den meisten der beteiligten Mächte doch bald die Überzeugung, daß der freie Wettbewerb, die Politik der offenen Tür, in einem wirtschaftlich erstarkenden China das erstrebenswerteste Ziel sei. Wie dieses Ziel in den letzten Jahren der politischen Umwälzungen und der Ohnmacht Chinas immer wieder starken Veränderungen bei einzelnen Mächtegruppen unterworfen gewesen ist, ist bekannt. Es ist ja in der Öffentlichkeit hinlänglich auseinandergesetzt, wie Japan die Südmandschurei als sein eigenstes und ausschließliches Interessengebiet betrachtet und versucht, bei zunehmender wirtschaftlicher Durchdringung des ganzen chinesischen Marktes von seiner mandschurischen Operationsbasis immer weiter nach Norden vorzudringen. Es ist darauf hingewiesen, wie Rußland ausschlaggebende Erfolge in seinem Bestreben zu verzeichnen hat, die Mongolei von China abzutrennen, wie England in seiner

Tibet-Politik ähnliche Ziele verfolgt. Als territorial-politisch uninteressierte Mächte, denen eine wohlwollende Politik der offenen Tür am Herzen liegt, erscheinen da eigentlich nur Deutschland und die Vereinigten Staaten.

Bei dieser Sachlage ist es von Wert, wenigstens einen kurzen Blick zu werfen auf die Stärke der wirtschaftlichen Fäden, die uns heute mit China verknüpfen. Nach der chinesischen Seezollstatistik wird der Anteil Deutschlands an der Einfuhr nach China für 1912 mit 4,4 v. H. angegeben und der der Ausfuhr aus China mit 3,9 v. H., während z. B. auf Großbritannien und seine Kolonien nicht weniger als 48,5 v. H. entfallen. Diese Zahlen, die den Anteil Deutschlands als außerordentlich gering erscheinen lassen, geben aber ein ganz falsches Bild. Die chinesische Statistik kennt nicht das Ursprungsland der Waren, sondern nur die Häfen, von denen sie nach China verschifft werden. So kommt es, daß ein großer Teil der chinesischen Ein- und Ausfuhrwaren, die z. B. in Hongkong, dem Hauptumschlagsplatz in China, umgeschifft werden, Großbritannien zugerechnet wird, auch wenn britische Länder nichts mit diesen Waren zu tun haben. Der Handel Hongkongs mit China wird nach jener Statistik allein mit etwa 29 v. H. angegeben. Nach der deutschen Zollstatistik und nach englischen Angaben beläuft sich der Anteil Deutschlands an der Einfuhr nach China auf etwa 7,25 v. H. des chinesischen Handels und der Englands und seiner Kolonien auf etwa 21,3 v. H. Aber auch diese Zahl ist, soweit Deutschland in Betracht kommt, zweifellos zu niedrig gegriffen, da auch unsere Zollstatistik den großen Anteil deutscher Waren, die über belgische und holländische Häfen ausgeführt werden, nicht berücksichtigt.

Vergleicht man nun diesen — auch unter Berücksichtigung aller bei der Berechnung vorhandenen Lücken immer noch geringen — Anteil deutscher Arbeit auf dem chinesischen Markt mit dem Umsatz, der durch die Hände des deutschen Kaufmanns in China geht, so entfällt nur ein kleiner Bruchteil der deutschen Leistungen dort draußen auf wirklich nationale Arbeit. Nach einer von den Schanghaier Kaufleuten jüngst herausgegebenen Denkschrift über die Förderung des Deutschtums in China beträgt der Anteil des deutschen Kaufmanns an Chinas Einfuhr 19 v. H., an der Ausfuhr sogar 28 v. H. Diesen Ziffern stehen nur 7,25 bis, sagen wir, 10 v. H. deutschen Warenaustausches gegenüber. Man sieht, bei aller Anerkennung der Rührigkeit und vorzüglichen Organisation unserer hanseatischen Handelsvertretung ist der Kaufmann doch nicht in erster Linie Pionier der deutschen Arbeit. Dem ganzen, mehr internationalen Charakter seines Berufes nach kann er es auch nicht sein. Zudem begünstigen die Orte, von denen er seine Fäden ausspinnt, als internationale Niederlassungen keineswegs das Vordringen deutscher Arbeit. In wieviel höherem Maße verhältnismäßig unser Schutzgebiet als reiner Handelsplatz schon jetzt der Förderer deutschen Warenumsatzes nach China ist, geht daraus hervor, daß Deutschland mit 19,3 v. H. im Jahre 1913 an der Einfuhr unseres Schutzgebietes beteiligt war und daß seine Einfuhr 1912 bereits $^1/_7$ der Gesamteinfuhr Deutschlands nach China ausmachte. Daß diese Verhältnisse sich immer mehr zugunsten Kiautschous verschieben müssen, je vollkommener und reichhaltiger seine Mustersammlung, um mich dieses Ausdruckes zu bedienen, wird, je mehr die Chinesen sich daran gewöhnen, hier ein Stück von Deutschlands Leistungsfähigkeit — und nicht das schlechteste — sich vor Augen

zu führen, je mehr vor allem aber die deutsche Industrie hier den besten Freund und Förderer ihrer Interessen erkennt, das liegt auf der Hand.

Unsere Industrie ist sich bei aller Anerkennung ihrer sonstigen Rührigkeit und bei aller Hochachtung vor ihren großen organisatorischen Fähigkeiten der gewaltigen, vielleicht ausschlaggebenden Zukunftsbedeutung des chinesischen Marktes noch keineswegs in vollem Maße bewußt. Die Ursachen sind wohl in erster Linie in ihrer sprunghaften Entwicklung auf fast allen Gebieten des Weltmarktes, ihrer vor allem auf Qualitätsware gerichteten Organisation zu suchen, deren der chinesische Markt zur Zeit noch nicht bedarf. Es fehlt ihr die Fühlung, die auf gründlicher Kenntnis dessen beruht, was da draußen in Ostasien vor sich geht. Der deutsche Kaufmann hat sie nicht in genügendem Maße zu vermitteln vermocht, konnte das wohl auch dem ganzen Wesen seiner Tätigkeit nach nicht tun.

Freilich ist ja China bei der starken Übervölkerung, der großen Armut des Volkes und der auf allereinfachsten Ackerbau gerichteten Tätigkeit des Hauptteiles seiner Bewohner heute noch sehr wenig aufnahmefähig für die Erzeugnisse einer im abendländischen Sinne hochentwickelten Kultur. Seine Haupteinfuhrartikel sind billige und einfache Textilwaren, Erzeugnisse der chemischen Industrie, hauptsächlich Anilinfarben, Leuchtöl, Metallwaren. An Maschinen kommen vorwiegend solche für das Kleingewerbe, den landwirtschaftlichen Kleinbetrieb, Webemaschinen für Seide, Baumwolle und Maschinen für Lederbearbeitung in Frage. Steigenden Absatz finden Motoren zum Antrieb von Maschinen des Kleinbetriebes, Reisbearbeitungsmaschinen, Windmotoren, Drehbänke, Bohrmaschinen, Druckerpressen, Papiermaschinen, die Erzeugnisse der elektrischen Industrie und vor allem Nähmaschinen, für die Amerika in großzügiger Weise Reklame macht und der fast ausschließliche Lieferant ist.

Abseits von dem freien internationalen Wettbewerbe stehen die sehr beträchtlichen und immer größer werdenden Lieferungen für Eisenbahnmaterial, die von den Banken und den hinter ihnen stehenden Industriegruppen der Länder besorgt werden, denen es gelingt, die Finanzierung der betreffenden Linien für sich zu erreichen. Es handelt sich bei diesem zweifellos zur Zeit noch größten Geschäft, das nicht nur nationaler Arbeit, sondern auch politischem Einfluß dient, nicht nur um eine politische Machtfrage, sondern vielmehr noch um Geschicklichkeit und Wagemut der Hochfinanz. Daß wir hinsichtlich dieses letzteren Punktes nicht gerade glänzend in China abgeschnitten haben, ist eine bekannte Tatsache; die Organisation unseres Bankwesens auf dem ostasiatischen Markt läßt zweifellos zu wünschen übrig.

Nach einer Mitteilung der im allgemeinen zuverlässigen »Schan Tchou Yi Pao« in Schanghai hatten die in China mit ausländischem Kapital gebauten und noch im Bau befindlichen Eisenbahnen Ende 1913 eine Ausdehnung von 6958 engl. Meilen, wovon 2450 von England, 2699 von Rußland, 408 von Frankreich, 437 von Japan und 839 von Deutschland finanziert und gebaut sind oder werden. In diesen Zahlen sind die Ende 1913 an Deutschland und wohl auch die an Japan verliehenen neuen Konzessionen noch nicht enthalten. Vor allem aber fehlt anscheinend die große belgisch-französische Konzession der Lantschow—Hsüdschoufu-Ost-Westbahn und der angeblich ebenfalls an diese Gruppe verliehenen Nord-Südbahn von Tatungfu an der Peking—Kalgan-Bahn nach Chengtu, der Hauptstadt von Szetschwan. Ich werde auf diese Bahnen in anderem Zusammenhange noch näher einzugehen haben.

Die deutsche Industrie und Hochfinanz haben allen Grund, dem chinesischen Markte und seinen Zukunftsmöglichkeiten die vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden, wenn sie nicht endgültig den rechten Augenblick versäumen wollen. Es ist bekannt, wie die englische Industrie erst kürzlich sich zu einer mächtigen Organisation, der „China Engineering Association", zur Eroberung des chinesischen Marktes zusammengeschlossen hat mit einer ausgesprochen deutschfeindlichen Richtung; bekannt auch, wie die Angelsachsen und die Japaner durch großzügige Reklamearbeit und Schulorganisationen arbeiten, um China für sich zu gewinnen. Demgegenüber ist das, was wir bisher in dieser Hinsicht geleistet haben, verschwindend wenig. Glücklicherweise scheint es, als ob unsere Industrie in zwölfter Stunde sich doch noch auf dieses Zukunftsfeld im Fernen Osten besinne. Eine vom Reichs-Marine-Amt durch einen Dozenten der deutsch-chinesischen Hochschule in Tsingtau für eine dort zu errichtende Musterausstellung eingeleitete Propaganda ist auf günstigen Boden gefallen. Es steht zu erwarten, daß wir in kurzem eine Ausstellung von deutschen Modellen und Maschinen in allen Arten der jetzt und in nächster Zukunft in China vorliegenden Bedürfnisse dort eröffnen können, wie sie vollkommener kaum gedacht werden kann. Daß Tsingtau und kein anderer chinesischer Platz hierfür der geeignetste Ort ist, liegt auf der Hand. Zu hoffen ist auch, daß das mit Unterstützung des Reichs-Marine-Amts und des deutschen Handelstages von Dr. Mohr herausgegebene und demnächst erscheinende „Deutschlandbuch für Chinesen" als Werber für die deutsche Industrie nützlich wirken wird. Soll dieses großzügig und mit reichem Bilderschmuck ausgestattete Werk doch China authentische Kunde geben von allen Zweigen des kulturellen und industriellen Deutschland.

Aber alle diese Unternehmungen bedeuten doch nur einen Tropfen auf den heißen Stein, wenn eine nachhaltig wirkende Organisation fehlt. Nur durch engsten Zusammenschluß der Hochfinanz, des deutschen Kaufmanns und unserer Industrie kann nachgeholt werden, was bisher versäumt worden ist. Von wo aber in erster Linie und am wirksamsten die Tätigkeit einer solchen Organisation vorgetrieben werden kann in den chinesischen Wirtschaftskörper, darüber kann nach allem bisher Gesagten kaum ein Zweifel bestehen. Die hierfür geeignetste Operationsbasis, wenn auch durchaus nicht die alleinige, kann immer nur unser Schutzgebiet mit seiner in erfreulicher Weise in der Entwicklung begriffenen Hochschule, seinen gewerblichen und land- und forstwirtschaftlichen Musteranstalten sein.

Unser Einfluß auf die heranwachsende chinesische Jugend ist im Vergleich zu den englischen und amerikanischen Anstrengungen nach dieser Richtung bis jetzt dem Umfange nach noch als sehr gering zu bezeichnen. Den 10 733 hauptsächlich missionarisch geleiteten angelsächsischen Schulen mit 234 000 Schülern stehen in ganz China nur 440 deutsche Schulen mit rund 11 000 Schülern gegenüber. Dieses Mißverhältnis braucht indessen nicht zu entmutigen, wenn wir die letzte, jetzt vorhandene Gelegenheit ausnutzen, um in erster Linie durch Qualitätsarbeit das einzuholen, was wir versäumt haben. Der Zeitpunkt begünstigt eine letzte große Anstrengung deutscherseits ungemein.

Seit der Revolution ist das Schulwesen in China in einen Zustand völliger Zerrüttung geraten. Mit dem Zusammenbruch der Idee der Welttheokratie, wie sie in der konfuzianischen Ethik ihre Wurzel hatte, wanken nicht nur die gesamten Grundlagen der alten chinesischen Kultur, sondern auch die der Schule, die hier ihr

Fundament fand. Der Übergang zur westländischen Kultur und Lebensanschauung kann nur im allmählichen Amalgamationsprozeß und unter starker Führung der abendländischen Lehrmeister sich vollziehen. Daß wir Deutschen mit unserem den Chinesen vielleicht besonders verständlichen Gemisch von ethisch-idealistischer und praktisch-realistischer Kultur besonders dazu berufen sind, ist außer Zweifel. Der Zudrang zu unseren Schulen, namentlich der Tsingtauer Hochschule und der Medizinschule in Schanghai, ist nie so stark gewesen wie in den beiden letzten Jahren nach der Revolution. Hunderte von Schülern mußten wegen Platzmangels abgewiesen werden. Es gilt jetzt, den Augenblick zu nützen und durch schnellen und umfassenden Ausbau unseres Schulwesens zu zeigen, daß wir auf dem Platze sind.

Diesem Gedanken ist die in den diesjährigen Etat eingestellte Forderung entsprungen, die Hochschule zur Aufnahme von 500 Schülern zu vergrößern, wobei etwa 300 auf die vorbereitende Unterstufe und 200 auf die fachwissenschaftliche Oberstufe entfallen würden. Nicht beabsichtigt ist, den bewährten Rahmen des bisher Geschaffenen zu durchbrechen. Nur die Anforderungen sollen, wie das natürlich ist, gesteigert werden. Und zwar sollen die Abiturienten der Unterstufe nach fünfjährigem Lehrgang in den Realien (Mathematik, Naturwissenschaften usw.) etwa den Abiturienten unserer höheren Lehranstalten gleichkommen und Deutsch soweit beherrschen, daß sie dem Unterricht in der Oberstufe, der ausschließlich in Deutsch erteilt werden soll, ohne Schwierigkeiten zu folgen vermögen. Einen wie schweren Stand die deutsche Sprache in allen öffentlichen Betätigungen in China gegenüber der englischen Sprache hat, ist bekannt. Die Sprache ist und bleibt aber eins der wirksamsten Mittel, um den chinesischen Markt zu erobern. Sie wenigstens von unseren Schulen aus nach China hineinzutreiben, muß daher unser eifriges Bestreben sein.

Von den vier Abteilungen der Oberstufe, der staats- und rechtswissenschaftlichen, der land- und forstwirtschaftlichen, der technischen und der medizinischen Abteilung, sollen vor allem die beiden letzteren ausgebaut und mehr als bisher spezialisiert werden. Der Zudrang zu den technischen Fächern ist besonders groß. Im Sommersemester besuchten 41 Studenten diese Abteilung. Bisher wurden nur Tiefbau und Maschinenbau mit Elektrotechnik gelehrt. Jetzt sollen noch Bergbau und Hüttenwesen hinzutreten. Für weitere Spezialisierungen liegt vorläufig noch kein sehr dringender Bedarf in China vor.

Die medizinische Abteilung, die 1911 eingerichtet wurde, steht noch in den Anfängen ihrer Entwicklung. Die Studenten haben das Vorklinikum erledigt und treten nun in das Propädeutikum über. Das Ziel dieser Abteilung läuft zunächst darauf hinaus, praktische Ärzte ohne besondere spezialistische Vorbildung auszubilden. Wir werden uns indessen nicht darüber täuschen dürfen, daß wir ohne Heranbildung eines leistungsfähigen Spezialistentums für die Dauer in China nicht auskommen werden. Der Zustrom zu den technischen Fächern ist an unserer Hochschule bedeutend stärker als der zur Medizin. Die Ursache ist wohl in erster Linie in der natürlichen Überlegung des praktisch denkenden Chinesen zu suchen, daß in dem Entwicklungszustande des heutigen China die Technik die meisten Aussichten auf schnellen und auskömmlichen Broterwerb bietet. Wir müssen aber mit allen Mitteln dahin streben, dem medizinischen Studium zu vollem Ansehen zu verhelfen. Das kann erreicht

werden durch die qualitative Steigerung des Unterrichts. Hierher gehört vor allem auch die baldige Schaffung eines Krankenhauses als Demonstrationsstätte, das bisher aus Mangel an Mitteln zurückgestellt werden mußte. Ferner werden wir aber auch dafür sorgen müssen, daß die jungen Mediziner bald eine auskömmliche Stellung finden. Das eine ist Vorbedingung für das andere. Die deutsche Hochschule ohne erstklassige medizinische Abteilung ist undenkbar.

Schließlich möchte ich die steigenden Erfolge der landwirtschaftlichen Abteilung nicht unerwähnt lassen. Mit Unterstützung aus Mitteln des Kalisyndikats werden von dieser Abteilung seit einem Jahre Versuche im großen mit künstlichem Dünger auf Versuchsfeldern in Litsun ausgeführt, die jetzt schon wertvolle praktische Ergebnisse nach der Richtung gezeitigt haben, daß bei gründlicherer Bearbeitung des jungfräulichen chinesischen Bodens und Anwendung von künstlichem Dünger das Vielfache von dem herausgeholt werden kann, was der chinesische Bauer mit seiner mangelhaften Wirtschaft heute zu erreichen imstande ist. Vorbedingung ist allerdings die intensivere Bearbeitung des Bodens, und die wieder hängt eng zusammen mit der Hebung des Bevölkerungswohlstandes.

Ehe ich indessen dieses Kapitel verlasse, erscheint es mir angezeigt, noch zweier Tatsachen kurz Erwähnung zu tun, die vorzüglich geeignet sind, unsere Hochschule als organisches Glied in die Kette unserer gesamten kulturellen Bestrebungen in China einzureihen. Daß sie die Spitze dessen sein und bleiben muß, was wir in wissenschaftlicher Beziehung in China erstreben, ist außer Zweifel. Ihr Zusammenhang mit den übrigen deutschen Bildungsstätten des ostasiatischen Reiches ist durch die fachkundige Mitarbeit eines allen Schulen gemeinsamen Schulbeirats bei der Gesandtschaft in Peking gewährleistet. Noch bedeutsamer aber für eine von der Hochschule ausgehende zentralistische Wirksamkeit ist die Übersetzungsanstalt, die bestrebt ist, ein für alle Schulen brauchbares deutsches Lehrmittelmaterial zu schaffen. Der sachkundige Ausbau dieser Abteilung ist eine der wichtigsten Aufgaben der Anstalt.

Ich komme nun zu den wirtschaftlichen Gegenwartswerten und Zukunftsmöglichkeiten, die uns durch unsere ostasiatische Kolonie mit China verknüpfen. Gewiß gab es Zweifler, und sie waren wohl in der Mehrzahl, die unserem chinesischen Pachtgebiet bei seiner Erwerbung überhaupt jeden Zukunftswert für unsere Volkswirtschaft absprachen. Das Fehlen jedes billigen Verbindungsweges nach dem Innern — vor allem von Wasserstraßen — und eines brauchbaren Hafens, das Abseitsliegen von der Hauptverkehrsstraße nach Japan konnten durch die Montanwerte kaum aufgewogen werden, die in Schantung festgestellt worden waren. Dazu eine arme, übervölkerte Provinz als Hinterland! In der Tat, für eine wirtschaftliche Entwicklung großen Stiles schienen oberflächlichen Beurteilern die pessimistischen Stimmungen recht zu geben. Wie ganz anders liegen die Dinge heute nach 15jähriger Entwicklung der Kolonie!

Freilich, große Summen sind hineingesteckt. Eine Eisenbahnverkehrsstraße mit dem Hinterland ist geschaffen, die sich ausgezeichnet rentiert. Ein Hafen ist gebaut, wie er seinesgleichen in ganz Ostasien nicht wiederfindet. Und das Ergebnis ist heute, daß die Rentabilitätsfrage nicht nur über jeden Zweifel erhaben ist, sondern daß sich auch für die Zukunft günstige Aussichten bieten. Nicht um die Frage

handelt es sich heute mehr, ob die Kolonie sich aus der Reihe der Handelsplätze zweiter Ordnung zu erheben vermag, sondern darum, ob sie auch als Produktionsort deutscher Erzeugnisse und als Bindeglied zwischen Europa und den pazifischen Ländern eine Rolle zu spielen imstande sein wird.

Der Gesamthandel und der Schiffsverkehr haben sich im großen und ganzen in stetig aufsteigender, gesunder Richtung bewegt (s. Zusammenstellung A). Größere Schwankungen nach oben und unten ergeben sich nur bei der Einfuhr chinesischer Waren, was mit den politischen Verhältnissen zu erklären ist. Dabei ist es auffällig, wie seit 1909 die Einfuhr in viel stärkerem Verhältnis als die Ausfuhr gewachsen ist. Die Gesamthandelsziffer beläuft sich heute auf rund 190 Mill. M.

A. Gesamthandel von Tsingtau.

	1. Oktober 1909/10	1. Oktober 1910/11	1. Oktober 1911/12	1. Oktober 1912/13
	Millionen Dollar*)			
Einfuhr nichtchinesischer Waren (ausschl. Eisenbahn- und Bergbaumaterial) .	25,9	28,7	30,9	41,9
Einfuhr chinesischer Waren	9,1	8,4	22,0	15,3
Gesamtausfuhr	29,3	32,3	37,0	37,6
zusammen . . .	64,3	69,4	89,9	94,8

Von den Einfuhrwaren (s. Zusammenstellung B) nehmen, sowohl was die absolute Höhe wie die Steigerung betrifft, die Baumwollenwaren und -Garne den größten Anteil für sich in Anspruch. Leider sind an diesem Artikel fast nur England, die Vereinigten Staaten und Japan beteiligt. Deutschlands Einfuhrgegenstände sind im wesentlichen Anilinfarben und Nadeln.

B. Einfuhr wichtigerer Waren nichtchinesischen Ursprungs.

Gattung	1. Oktober 1909/10	1. Oktober 1910/11	1. Oktober 1911/12	1. Oktober 1912/13
	Millionen Dollar			
Baumwollenwaren und -Garne . . .	13,7	14,1	19,1	22,4
Petroleum	1,4	2,8	2,5	2,5
Anilinfarben	1,4	1,7	1,8	2,3
Zündhölzer	1,3	1,4	1,9	2,2
Metalle	1,9	1,6	1,1	1,8
Nadeln	0,2	0,2	0,09	0,18

An der Entwicklung der Ausfuhr, die Zusammenstellung C veranschaulicht, nehmen Strohborten, Erdnüsse, Erdnußöl, Eier, Eipräparate und neuerdings auch Baumwolle, Kohlen, Rindfleisch und Rinder einen hervorragenden Anteil.

Das Strohbortengeschäft, für das Tsingtau der Hauptmarkt Chinas ist, hat seit 1911/12 eine außerordentliche Abflauung zu verzeichnen, die aber nicht etwa auf Abwanderung dieses Artikels nach anderen Ausfuhrhäfen zurückzuführen ist. Die Ursachen sind vielmehr in der Mode, der Lage des Weltmarktes und in dem steigenden japanischen Wettbewerb zu suchen. Die japanische Borte ist viel feiner als die

*) 1 merikanischer Dollar = rund 2 M.

chinesische und findet heute mehr Nachfrage. Das Schicksal dieses hochwertigen Artikels, dessen Auf- und Abgehen das Ausfuhrgeschäft der Kolonie erheblich beeinflußt, weist aber darauf hin, wie wichtig es ist, rechtzeitig für die Hebung der Ausfuhrmöglichkeiten wertvoller Erzeugnisse zu sorgen.

C. Ausfuhr wichtigerer Waren chinesischen Ursprungs.

Gattung	1. Oktober 1909/10	1. Oktober 1910/11	1. Oktober 1911/12	1. Oktober 1912/13
	Millionen Dollar			
Strohborten	11,1	7,2	15,4	8,8
Erdnüsse	4,5	5,7	5,0	5,6
Seide, gelbe	2,2	2,1	3,0	3,5
Schantung-Pongees und Seidenabfälle	3,0	3,4	2,9	4,3
Erdnußöl	1,9	2,0	3,2	3,4
Bohnenöl	0,9	1,9	1,1	1,3
Baumwolle, roh	—	1,9	1,6	2,7
Rindvieh, lebend	0,2	0,3	0,7	1,3
Rinderviertel	—	—	—	0,7
Kuhhäute	0,7	0,3	0,8	1,5
Kohlen	0,8	0,84	1,2	1,2
Eier, verarbeitet	0,09	0,4	0,22	0,84
Eier, frische	0,24	0,23	0,22	0,26

Ich denke dabei besonders an die Baumwolle, die erst seit kurzem in Nordchina, und zwar in den Provinzen Honan, Tschili, Schantung, in immer mehr steigendem Umfange erzeugt wird. Sie ist von kurzem Stapel, findet aber, mit amerikanischer Baumwolle veredelt, neuerdings auch auf dem europäischen Markte zunehmende Nachfrage. Als Ausfuhrgegenstand ist sie wegen der Frachtkosten nur in stark gepreßtem Zustande verwendbar. In Tientsin hat man durch rechtzeitigen Bau von Baumwollenpressen diesen Verhältnissen Rechnung getragen und beherrscht schon heute die Baumwollenausfuhr Nordchinas, trotzdem günstige Eisenbahnfrachten und viel bessere Hafenverhältnisse gerade Tsingtau eine Vorzugsstellung vor Tientsin geben. Bei uns aber fehlt die Presse, für deren Bau sich wegen der hohen Kosten trotz guter Rentabilitätsaussichten privates Kapital bisher nicht gefunden hat. Zögern wir länger mit dem Bau der Presse, so geht uns ein sehr zukunftsreicher, wertvoller Ausfuhrgegenstand für immer verloren.

In gewissen Massenartikeln, wie Erdnüssen, Sesamsaat, Aprikosenkernen, wurde Tsingtau in bezug auf die Frachtsätze bisher von der internationalen Frachtratenkonferenz in Schanghai sehr stiefmütterlich behandelt. Die Frachtsätze waren von Tsingtau nach Europa um 5 bis 7 sh für die Tonne höher als von Schanghai trotz der viel günstigeren Verschiffungsgelegenheit von Tsingtau aus. Der jahrelange Kampf der Tsingtauer Kaufmannschaft um Gleichstellung unseres Platzes mit Schanghai ist nun endlich zu unsern Gunsten entschieden worden. Daß uns daraus namentlich in Zeiten ungünstiger Marktlage jener Artikel erhebliche Vorteile erwachsen werden, ist außer Frage.

Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang der Entwicklung unseres Ausfuhrhandels die steigende Bedeutung des Tsingtauer Schlachthofes. 1913 sind

über Tsingtau rund 25 000 lebende und 35 000 geschlachtete Rinder — größtenteils nach Wladiwostok — ausgeführt worden. Die allen neuzeitlichen Anforderungen entsprechenden Einrichtungen unseres Schlachthofes haben Tsingtau zum Hauptausfuhrhafen von Schlachtvieh für ganz Nordchina gemacht. Der Betrieb ist so eingerichtet, daß in einwandfreier Weise täglich über 500 Rinder geschlachtet und tierärztlich untersucht werden können.

Entsprechend der Handelsentwicklung ist auch der Schiffsverkehr seit 1909 um fast das Doppelte gestiegen, und zwar von 537 Schiffen mit 715 000 Registertonnen auf 936 Schiffe mit 1 309 000 Registertonnen. Erfreulich ist dabei, daß nunmehr seit 1912 die deutsche Flagge, was Tonnenzahl anbetrifft, vorherrscht und vom Herbst 1914 ab, wenn der Norddeutsche Lloyd alle 14 Tage in regelmäßiger Fahrt seine Schiffe Tsingtau heim- und ausreisend anlaufen lassen wird, erheblich in der Überlegenheit sein wird.

So steht Tsingtau heute als Handelsplatz an 5. Stelle in China und wetteifert in wachsender Konkurrenz mit Tientsin, dem einzigen nordchinesischen Hafen, der es an Bedeutung übertrifft.

Ehe ich nun auf den neuesten Abschnitt industrieller Zukunftsentwicklung und die neuen Bahnlinien nach dem Hinterlande eingehe, muß ich noch kurz die Bodenpolitik und die land- und forstwirtschaftlichen Versuche und Möglichkeiten im Schutzgebiet erwähnen. Daß die Besiedelung unseres Schutzgebiets, namentlich in den wirtschaftlich wertvolleren Gegenden am Hafen und im engeren Stadtweichbild, so stetig und ohne Schwierigkeiten selbst zu Zeiten der Hochkonjunktur vor sich ging, wie sie durch das Zuströmen der Chinesen während und gleich nach der Revolution eintrat, ist in erster Linie der von Anfang an befolgten Landpolitik zu danken, die jede Spekulation ausschließt. Das Land des Schutzgebiets darf von den chinesischen Urbesitzern nur unter Vermittlung des Gouvernements veräußert werden. Die für solches Land vom Gouvernement gezahlten Preise entsprechen denjenigen, die zur Zeit der Besitzergreifung des Schutzgebietes üblich waren. Für den Landerwerb der Regierung besteht ein Enteignungsrecht.

Mit dem Landerwerb ist die Bebauungspflicht nach einem bestimmten Zeitraum verbunden. In bestimmten Zeiträumen wird eine Abschätzung des im Stadtgebiet im Besitz befindlichen Grund und Bodens vorgenommen. Von der Wertsteigerung beim Wiederverkauf erhält die Regierung ein Drittel.

Der Bodenpolitik nicht zum wenigsten ist der Aufschwung in den letzten Jahren zu danken, der seit 1910 einen Bevölkerungszuwachs um über 55 v. H. im Stadtgebiet gebracht und durch regen Anbau im Hafengebiet dem Stadtbild ein ganz neues Gepräge gegeben hat.

Durch die Bodenpolitik und durch eine den jeweiligen Bedürfnissen angepaßte Steuerpolitik ist es aber auch ermöglicht, wirtschaftliche und industrielle Unternehmungen zu ermutigen, die auf umfangreichen Bodenerwerb angewiesen sind.

Daß es in landwirtschaftlicher Hinsicht der Möglichkeiten noch außerordentlich viele gibt, den Boden besser auszunutzen, als bisher geschehen, steht außer Zweifel. Seit alters her treiben die Chinesen in den Tälern des Lauschan-Gebirges, bei Schatzykou, Tsankou und Litsun Obstbau. Boden und Klima sind dem Obstbau

sehr günstig. Nachdem das Forstamt sich in planmäßiger, jahrelanger Arbeit der Veredelung gewisser Obstsorten und der Schädlingsbekämpfung angenommen hat, bieten sich heute dem Anbau verschiedener edler Apfel- und Birnensorten, Kirschen und Beerensträucher und ihrer industriellen Verwertung günstige Aussichten. Bremer Handelskreise interessieren sich bereits für die Sache, und es ist zu hoffen, daß in absehbarer Zeit der Obstanbau im großen und Obstverwertungsanlagen im Schutzgebiet betrieben werden nicht nur zur Ausnutzung der eigenen wirtschaftlichen Möglichkeiten, sondern auch weitergreifend als Anregung und Beispiel.

In diesem Zusammenhange sei auch noch kurz auf den Stand und Fortschritt unserer Aufforstungsarbeiten im Schutzgebiet hingewiesen. Kaum ein anderes Beispiel der im Schutzgebiet geleisteten Arbeit hat so unmittelbar und eindrucksvoll auf die Chinesen — nicht nur der Provinz Schantung, sondern weit hineinstrahlend bis in die entlegensten Provinzen — gewirkt, wie die unter großen Schwierigkeiten vorgenommenen Aufforstungen der kahlen und öden Höhenzüge unseres Schutzgebiets. In regelmäßiger Folge kommen Studenten und Regierungskommissionen, um sich in Tsingtau über die Forstanlagen zu unterrichten. Das Forstamt steht in ständiger Verbindung mit verschiedenen Provinzen und wirkt dort anregend durch Verkauf aus seinen Baumschulen und praktische Unterweisung. In neuerer Zeit ist auch Korea in seinen Wirkungskreis mit einbezogen. Die Wichtigkeit der Aufforstungen haben die Chinesen erkannt. Abgesehen von dem Wert der Waldbestände ist ihnen praktisch veranschaulicht, wie bei fortgeschrittenem Stand der Aufforstung auch langanhaltende Trockenzeiten ohne Schaden überwunden werden können, indem durch die aufgeforsteten Hänge eine ausreichende Wasserbindung erreicht wird.

Das aufgeforstete Gebiet ist ja zur Zeit noch klein. Es sind etwa 1200 ha in der nächsten Umgebung Tsingtaus vom Gouvernement aufgeforstet und etwa 400 ha in den weiterabliegenden Bergen in gemeinsamer Arbeit des Forstamts und der chinesischen Bauern unter Kultur genommen worden. Erle und Akazie sind die dankbarsten Hölzer für die Verhältnisse des Schutzgebiets. Die Akazie findet bereits in größerem Umfange als Grubenholz Verwendung. Um die Aufforstungen möglichst billig zu gestalten, werden die chinesischen Bauern zur Arbeit herangezogen und teils mit Obstreisern vom Forstamt entlohnt, teils erhalten sie unentgeltlich Pflänzlinge mit der Verpflichtung, diese auf dem in ihrem Besitz befindlichen Bergland, das sich für andere Kulturen nicht eignet, anzupflanzen. Mit diesem Verfahren wird es vielleicht gelingen, allmählich die schroffen, öden Berghänge zu festigen. Unzweckmäßig wäre es aber, durch Aufforstungen in den fruchtbaren Talgebieten den Chinesen Land für diesen Zweck zu entziehen, das ihnen für landwirtschaftliche Zwecke viel wertvoller ist.

Ich komme nun zum neuesten Abschnitt der wirtschaftlichen Möglichkeiten, der Industrialisierung unseres Schutzgebiets. Über den Wert solcher Bestrebungen urteilen ja leider unsere heimischen Industriekreise teilweise noch recht skeptisch. Bei den Verhandlungen über das Eisenwerk konnte man in Kreisen der Schwerindustrie nicht selten der Auffassung begegnen: Unsere Kolonien sollen nicht eigene Produktionsstätten, sondern nur Lieferanten von Rohmaterial für unsere heimische Industrie sein. Mit dieser doktrinären Auffassung – doktrinär, wenn man sie allgemein auch auf

unser ostasiatisches Schutzgebiet bezieht — verkennt man ganz gewiß seine Ziele und Zweckbestimmung. Wenn das Rohmaterial vorhanden ist, um Industrien zu entwickeln, so ist es besser, selbst zuzugreifen und sich durch billigste Produktionsmöglichkeiten an Ort und Stelle auf dem chinesischen Markte konkurrenzfähig zu erhalten, als dies andern zu überlassen. Die Geschichte des Eisenwerks ist ein Schulbeispiel dafür, wie man es nicht machen soll.

Zu unsern wertvollsten Erwerbungen mit der Pachtung des Schutzgebiets gehörten von allem Anfang an die längs der Schantungbahn vorhandenen Montankonzessionen (Kohlen und Eisen). Und wenn sich auch die zuerst erschlossenen Kohlenfelder in Fangtse später als eine durch zu umfangreiche Anlagen teuer erkaufte Enttäuschung erwiesen, die der Bergbaugesellschaft ihre ursprüngliche Unabhängigkeit raubte, so war doch schon seit etwa 10 Jahren bekannt, daß die Kohlenfelder in Hungschan im Poschangebiet um so vorzüglicher geeignet für alle Verwendungsmöglichkeiten von Kohle einschließlich der Verkokung seien. Bekannt war auch seit langem der wertvolle Besitz an Eisenerzen bei Tschinlingschen, 30 km von den Hungschan-Gruben entfernt.

Und dennoch zog sich die Ausnutzung der Konzession für ein Hüttenwerk, für das nach sachverständigem Urteil die allergünstigsten Vorbedingungen vorlagen, über ein Jahrzehnt hin. Der Mangel an Unternehmungsgeist, dessen letzter Rest mit dem Mißerfolg in Fangtse gewichen zu sein schien, wurde zu begründen gesucht durch die Auslegung des Kiautschou-Vertrages seitens der Chinesen, wonach zwar die Gewinnung der Mineralien erlaubt, ihre Verarbeitung durch ein deutsches Hüttenwerk in der Provinz Schantung aber außerhalb der Konzession läge und unzulässig sei. Zwar wurde von sachverständiger Seite in ausführlichen Gutachten darauf hingewiesen, daß ein solches Hüttenwerk auch im deutschen Schutzgebiet Gewinn abwerfen müsse, trotz der durch Bahnbeförderung des Rohmaterials von 300 km gesteigerten Herstellungskosten, daß viele Umstände, vor allem die der rechtlichen, politischen und wirtschaftlichen Sicherheit, mehr für Tsingtau als für Tschinglingschen als Platz des Werkes sprächen und daß mithin kein Grund vorläge, mit der schleunigen Errichtung des Werkes zu zögern. Doch vergebens! Erst jetzt ist es dem zur Begutachtung der Frage Ende vorigen Jahres von der Eisenbahngesellschaft nach China entsandten Hütteningenieur gelungen, überzeugend nachzuweisen, daß ein Eisenwerk im Schutzgebiet günstige Gewinnaussichten habe, in mancher Hinsicht sogar rentabler sei als im Hinterland am Orte der Erze und Kohlen.

Da die Zollverhältnisse im Schutzgebiet mitgewirkt haben, sich für Tsingtau als Ort des Eisenwerkes zu entscheiden, muß ich kurz vorgreifend hierauf näher eingehen.

Nach dem Zollabkommen von 1899, das 1905 in wesentlichen Punkten revidiert wurde, ist im Schutzgebiet der chinesische Seezoll zugelassen worden. Die Kolonie ist also zum Unterschied von Hongkong nicht Freihandelsgebiet, an dessen Grenzen die chinesische Zollmauer steht, sondern sie ist in zollpolitischer Hinsicht ein Stück von China.

Nur ein schmaler Streifen am Hafen ist Freihandelsgebiet lediglich zum Zweck der zollfreien Lagerung und Sortierung von Durchgangsgütern.

Die Vorteile, die aus dieser Regelung der Zollverhältnisse für beide vertragschließenden Teile, Deutschland und China, entsprangen, sind mannigfach. Für China

brachten sie neben der Konzession an sein zollpolitisches Prestige bessere Zollkontrolle, erhöhte Einnahmen. Für Deutschland ergab sich ein schneller Zustrom von Chinesen und eine rasche Handelsentwicklung. Durch den zollfreien Verkehr des Schutzgebiets auf dem Landwege aus und nach dem Hinterland und durch die Notwendigkeit nur das, was verschifft wird, zu verzollen, trat die Kolonie von vornherein in engere Verbindung mit der Provinz Schantung. Als Entgelt für das von Deutschland gemachte Zugeständnis mußte dem Schutzgebiet aber auch in mancher Hinsicht eine Vorzugsbehandlung in zollpolitischer Hinsicht zuteil werden. Zollfrei ist die Ausfuhr von Produkten, die im Zollgebiet gewonnen und hergestellt werden, zollfrei auch die Einfuhr von Waffen, Ausrüstungsgegenständen und Materialien für die deutschen Truppen, von Maschinen und Werkzeugen für gewerbliche und industrielle Anlagen im Schutzgebiet, von Baumaterial usw. für amtliche Bauten. Schließlich fallen der deutschen Verwaltung 20 v. H. der Einfuhrzölle zu. Eine wesentliche Ermutigung aber für jedes Industrieunternehmen im Schutzgebiet lag in der Bestimmung, daß aus chinesischem Rohmaterial hergestellte Waren bei der Ausfuhr nur den Zoll der Rohware und nicht des Fabrikats zu zahlen haben. Die Arbeit bleibt also zollfrei.

Bei der Entscheidung über den Bauplatz des Eisenwerkes hat diese Zollvergünstigung mitgespielt. Je hochwertiger das Fabrikat, um so größer wird natürlich die Spannung zwischen Rohwaren- und Fabrikatzoll sein.

Aber diese Zollverhältnisse waren nicht allein entscheidend für den Vorschlag, das Eisenwerk in das Schutzgebiet zu legen. Die Chinesen hätten für ihre Einwilligung eine hohe Abgabe für die Tonne Eisen und ein Übergewicht in der Verwaltung, Leitung und wirtschaftlichen Beteiligung verlangt; das ganze Unternehmen wäre auf den noch sehr lückenhaften chinesischen Rechtsschutz angewiesen gewesen. Und schließlich wäre bei jeder Unruhe die Gefahr der Zerstörung gewaltiger Werte eingetreten. So kam nach den Untersuchungen des Gutachters überhaupt nur noch das Schutzgebiet für die Errichtung des Werkes in Frage, selbst wenn die Chinesen vielleicht auch in manchen andern Punkten nachgegeben hätten.

Über die sonstigen Grundlagen für das Eisenwerk spricht sich der Gutachter in beinahe begeisterter Weise aus. Die Kohle der Hungschangruben ist besonders gut, fast völlig schwefelfrei und als verkokungsfähige Fettkohle in den sechs oberen Flözgruppen vorhanden. Die Gesamtmenge der Kokskohle wird auf 450 Mill. t geschätzt. Die Schwierigkeit des Absatzes der bei der Förderung entfallenden Feinkohle der oberen Flözgruppen war immer schon Gegenstand der Sorge für die Gesellschaft gewesen. Die Kohle verträgt natürlich keinen kostspieligen langen Bahntransport. Im Hinterland aber fehlt es an jeglicher die Fettkohle verarbeitenden Industrie. Die Kaufkraft der Bevölkerung ist äußerst gering. Der Schantungbauer rechnet mit einem täglichen Erwerbswert von etwa 30 Pfennig, der Handwerker oder Arbeiter mit einem Tagesverdienst von etwa 20 Pfennig.

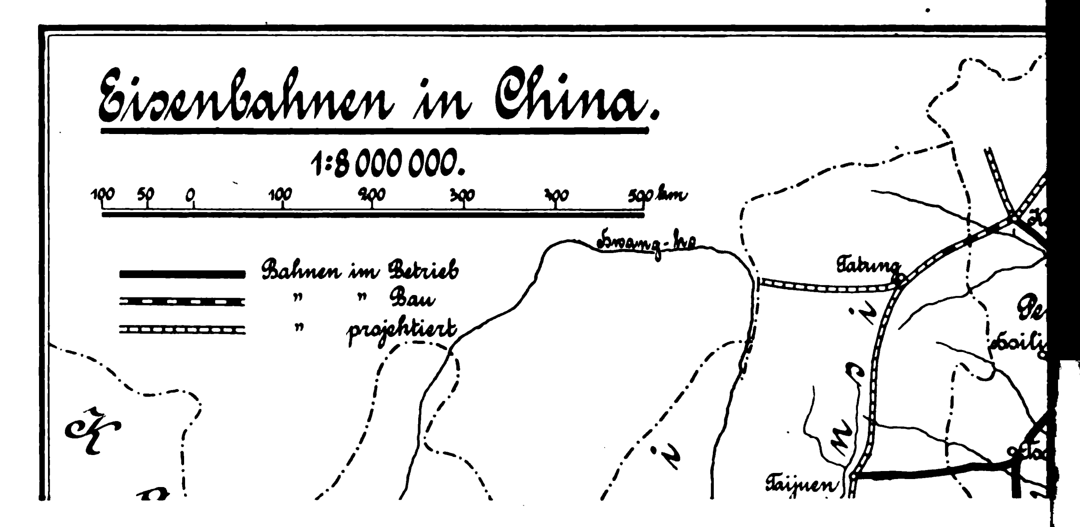
Die Feinkohle mußte daher bis jetzt, da sie wegen der Entzündungsgefahr nicht über Tage angesammelt werden kann, in der Grube verbleiben und wird in scheinbar ganz widersinniger Weise zur Ausfüllung der Grubenhohlräume benutzt. 1913 wurden von den 400 000 t geförderter Kohle 60 000 t in der Grube versetzt. Die Errichtung des Eisenwerks lag daher schon allein von dem Standpunkt besserer

Ausnutzung der Kohle seit langem im dringendsten eigenen Interesse der Gesellschaft. Der Gutachter berechnet bei einem Selbstkostenpreis von 3,40 ℳ für die Tonne verkaufsfähiger Kohle schon jetzt die Steigerung des Rohgewinns der Grube durch ein solches Hüttenwerk auf 1,15 Mill. ℳ.



Hungschanfeld, Provinz Schantung, China.

Von den Eisenerzen ist folgendes zu sagen: Es sind drei zusammenhängende Gebirgszüge vorhanden: Der Fönghuanschan, der Tieschan und der Sypauschan. Von diesen ist am genauesten der Tieschan erforscht. Die in ihm allein vorhandene Menge würde schon die Errichtung eines Hüttenwerks verlohnen. Das Lager am Tieschan springt durch mächtige zutage tretende Erzklötze in die Augen, deren größter von den


Eisenbahnen in China.
1:8 000 000.
100 50 0 100 200 300 400 500 km
Bahnen im Betrieb
" " Bau
" projektiert
Hwang-ho
Tatung
Taijuen

Eingeborenen die „eiserne Kuh" genannt wird. Die hier gemachten Durchschnittsproben ergaben 65 v. H. Eisen, 0,24 v. H. Mangan, 0,03 v. H. Phosphor, 0,08 v. H. Schwefel. Die Mächtigkeit der Eisenerzlagerung beträgt im Durchschnitt 24 m.

Bei weitem die größte Menge enthält aber der nördliche Fönghuanschan. Das Lager ist hier 40 bis 50 m mächtig und auf 4 km Länge bekannt. Nach den bisherigen Feststellungen sind aber nur die mittleren 10 bis 15 m brauchbarer Eisenstein, während in den am Hangenden und Liegenden befindlichen Partien der Eisengehalt durch hohe Beimischung von Tonerde und Kieselsäure zu sehr herabgedrückt wird.

Am Sypauschan tritt das Eisenerz als edelster Eisenglanz von 66,4 v. H. Eisen in großer Mächtigkeit auf.

Nach den bisherigen Feststellungen kann das Erzvorkommen auf 100 Mill. t geschätzt werden. Diese Zahl wird sich aber bei genauerer Untersuchung wahrscheinlich noch höher stellen. Die Lager enthalten ein außergewöhnlich reiches und edles Erz, das sehr stückreich fällt. Dank der Mächtigkeit seines Vorkommens, seiner günstigen Lage und der niedrigen Arbeitslöhne ist es außerordentlich billig zu gewinnen. Die Rentabilitätsberechnung ergibt bei einem jährlichen Verbrauch von 230 000 t Erzen für Hochöfen und Stahlwerk allein einen Jahresgewinn des Erzlagers von 230 000 *M*.

Die nötigen Zuschläge von Manganerzen für die Stahlbereitung sind am Maschan vorhanden, die für erstklassigen Stahl durch indische Erze ergänzt werden müßten, da sie für beste Stahlqualität zu phosphorhaltig sind. Ebenso ist Kalk in ausreichender Menge als Zuschlag an der Bahn vorhanden.

Ebenso zweifelhaft wie bedeutungsvoll erschien den Gegnern des Eisenwerks die Frage eines genügend großen gesicherten Absatzgebietes. Das klingt bei der Größe Chinas und seiner Bevölkerungszahl gewiß widerspruchsvoll. Eine genaue Untersuchung der Frage hatte aber ihre Berechtigung, wenn man die mit unsern Verhältnissen gar nicht zu vergleichende Armut und Bedürfnislosigkeit des Volkes berücksichtigt. Kann man doch auf den Kopf der Bevölkerung, wenigstens des nördlichen Chinas, kaum 1 bis 2 kg Eisen im Jahr rechnen, während in Deutschland 155,5 kg und in Japan 12 kg auf den Kopf zu veranschlagen sind.

Nach den sehr eingehend und vorsichtig angestellten Untersuchungen beträgt die Einfuhr Chinas an Abfalleisen 50 000 t, an neuem Stabeisen 65 000 t, an Roheisen 6000 t, an Stahl in Stangen 5500 t. Davon entfallen etwa 13 500 t neues Stabeisen auf Schantung, an Roheisen 80 t, an Stahl rund 600 t. Aber es ist klar, daß diese überaus winzigen Ziffern mit zunehmendem Wohlstand der Bevölkerung sehr schnell wachsen müssen.

Für den Rest der Erzeugnisse des Eisenwerks findet sich leicht Absatzgelegenheit in Japan. Dieses Land führte 1912 ein: 230 000 t Roheisen, 8600 t Halbzeug, 220 000 t Walzeisen, 33 000 t Draht. Japan wird immer auf die Einfuhr größerer Mengen Eisen angewiesen sein, weil es im Lande und auch in Korea weder gute verkokungsfähige Kohle, noch auch vor allem brauchbare Eisenerze in genügender Menge besitzt. Auch die Westküste von Amerika kommt als Absatzgebiet für Erzeugnisse des Eisenwerks in Frage, da es den von Amerika kommenden Dampfern stets an Schwergut für die Rückfahrt mangelt.

Der Bau des Werkes bei Tsangkau im Schutzgebiet, 18 km von Tsingtau entfernt, wird vom Aufsichtsrat der Generalversammlung zunächst als Zwei-Hochofenwerk mit Stahlwerk und Walzstraßen mit einem Aktienkapital von 10 Mill. ℳ empfohlen werden. Jeder Ofen soll 150 t täglich produzieren. Der Gutachter berechnet bei vorsichtiger Berücksichtigung aller Umstände den Bruttoüberschuß auf 22 v. H. des Kapitals.

Ich habe geglaubt, die Grundlagen dieses ersten großen deutschen Industrieunternehmens im Schutzgebiet etwas näher vor Augen führen zu sollen, nicht nur weil sie der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens ganz einzigartig günstige Aussichten bieten, sondern weil es auch durch die Hilfsindustrien, die es erwarten läßt, dem Schutzgebiet und seiner Verknüpfung mit China und der Heimat einen ganz besonderen Entwicklungsimpuls zu geben verspricht.

In dieser Richtung werden auch die **beiden neuen Bahnen wirken**, die sich als Restbestand noch nicht verwirklichter Unternehmungen aus dem Kiautschou-Vertrage darstellen. Man hat sich bis in die neueste Zeit von verschiedenen Seiten bemüht, dem Schutzgebiet eine lediglich örtliche Bedeutung in China zuzuerkennen, eine Bedeutung, die über die Provinz Schantung nicht hinausgehe, und hat im besondern diese Auffassung in Verbindung gebracht mit dem Ergebnis, das von dem Bau der beiden neuen Bahnen zu erwarten sei. Ich werde versuchen, diese pessimistische Auffassung zu widerlegen und zu zeigen, daß die Wurzelfäden, die sie darstellen, viel weiter reichen.

Die beiden neuen Bahnen sind die Schantung-Südbahn, von der Schantung-Nordbahn bei Kaumi abzweigend und über Itschoufu, Ishien nach Hantschwang verlaufend; und die Westbahn, eine Verlängerung der Schantung-Nordbahn über Tsinanfu hinaus. Diese Bahn soll in die Peking—Hankau-Bahn einmünden südlich Schuntefu. Ihr Endpunkt wird noch festgelegt.

Beide Bahnen verbinden, wie die Karte zeigt, das Schutzgebiet mit zwei Hauptverkehrssträngen Chinas, den beiden großen Nord—Südbahnen, von denen die eine die Provinzen Anhui, Kiangsu, Schantung und Tschili durchschneidet und den Yangtse mit den nördlichen Wirtschaftszentren verbindet, die andere das Herz Chinas von Canton bis Peking zu berühren berufen ist. Schon diese Tatsache sollte jene Auffassung widerlegen. Man hat nun den Vorwurf erhoben, daß beide Bahnen zu weit nördlich in jene Hauptnerven des Reiches einmünden. Die Schantung-Südbahn hätte bei Hsüdschoufu die Ti-Pu-Bahn, die Westbahn etwa bei Kaifengfu oder Weihwei die Pe-Han-Bahn treffen müssen. Auch diese Ansicht darf nicht unwidersprochen bleiben. Zunächst war man in bezug auf die Wahl des Anschlußpunktes bei den Verhandlungen an den Geist des Kiautschou-Vertrages gebunden, weil durchaus in Frage kam, die Bahnen als deutsche Bahnen zu bauen, falls China die einst gewährten Konzessionen, die nur bedingungsweise zurückgegeben waren, nicht unverzüglich zur Ausführung brächte. Aber auch vom rein wirtschaftlichen Standpunkt ist nicht einzusehen, warum die übrigens noch gar nicht endgültig festgelegten Anschlußpunkte nicht den Interessen des Schutzgebiets dienen sollen.

Die Schantung-Südbahn verbindet auf dem möglichst direkten, wirtschaftlich günstigen Wege das Schutzgebiet mit dem Knotenpunkt zweier Hauptverkehrsstraßen,

der Ti-Pu-Bahn und dem Kaiserkanal. Sie ist berufen, die landwirtschaftlich und in bezug auf Montanschätze reichen Gegenden Süd-Schantungs zu erschließen und die Frachten aufzunehmen, die vom Yangtse den Kaiserkanal aufwärts kommen. Freilich fehlt ihr der direkte Anschluß an den Knotenpunkt der großen von Belgien in Bau genommenen Ost—Westbahn von Lanschow über Hsinganfu, Kaifengfu nach Hsüdschoufu. Sie mündet vielmehr etwa 40 km nördlich dieses Punktes. Das aber ist kein Schaden. Durch eine Einmündung bei Hsüdschoufu direkt hätte sich die Verbindung mit dem Schutzgebiet kaum kürzer gestalten lassen, und durch den Umstand, daß die Süd-Schantung-Bahn ebenso wie die Ti-Pu-Bahn und die von Belgien finanzierte Ost—Westbahn als chinesische Staatsbahnen gebaut und einem allgemeinen Verkehrsabkommen unterworfen werden, wird bei verständiger Tarifpolitik, auf die wir uns einen Einfluß gesichert haben, jede Bevorzugung einer dieser Bahnen auf Kosten der andern vermieden.

Dasselbe gilt von der Schantung-Westbahn, deren Einmündung in die Pe-Han-Bahn, wie gesagt, noch gar nicht feststeht und sich ganz nach der Wirtschaftlichkeit ihrer Tracenführung richten wird.

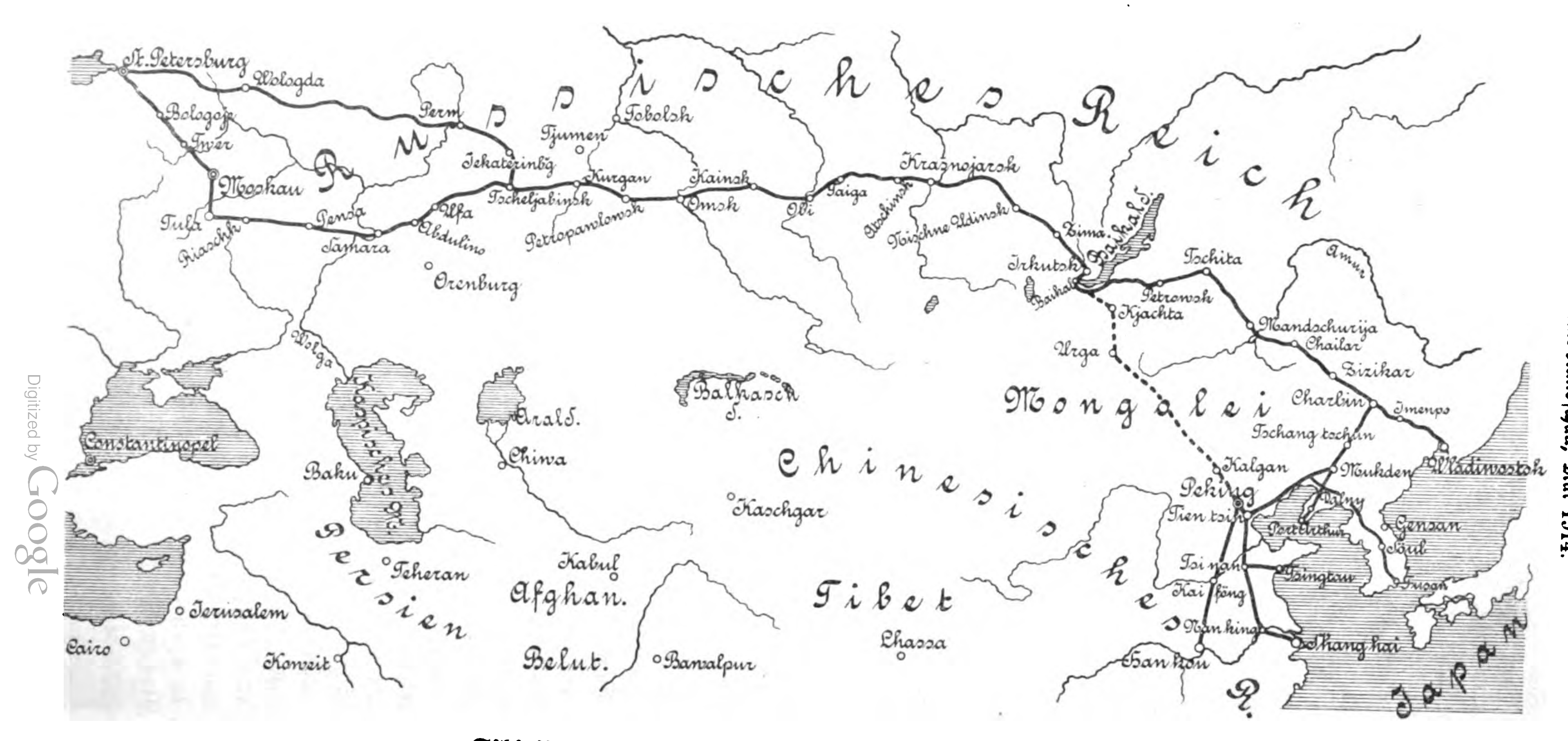
Von ganz außerordentlich großem Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung Nordchinas wird die mit belgisch-französischem Kapital finanzierte Ost-Westbahn sein, die die Provinzen Kansu, Schensi, Honan und Kiangsu miteinander verbindet und ihren Ausgangspunkt nach dem Meere ursprünglich in Haitschou suchen sollte. Heute indessen steht schon fest, daß Haitschou der Kosten seines Ausbaues wegen als Hafenplatz nicht gewählt werden wird und daß die Bahn voraussichtlich nach Süden von Hsüdschoufu über Huaianfu, Tschinkiang Anschluß an die Schanghai—Nanking-Bahn suchen wird.

Inwieweit die mit deutschem Kapital und deutschem Material von deutschen Ingenieuren zu erbauenden, unter deutschem Betriebseinfluß stehenden beiden neuen Schantung-Bahnen imstande sein werden, den Verkehr aus dem Innern Nordchinas auf Tsingtau zu ziehen, hängt ganz von einer verständigen Verkehrs- und Tarifpolitik und von der Güte des Hafens ab. Räumlich betrachtet werden beide Bahnen zum mindesten einen Teil des Verkehrs der belgischen Ost—West-Bahn und der Nord—Süd-Bahnen auf Tsingtau zu lenken vermögen. Ob aber die Süd—Schantung-Bahn imstande sein wird, Tsingtau ganz zum Hafenplatz der Ost—West-Bahn zu machen zu ungunsten Pukows und Schanghais, muß ganz unabhängig von dem Orte ihrer Einmündung in die Ti-Pu-Bahn bezweifelt werden. Bei Handschwang liegt etwa die Grenze der wirtschaftlichen Einflußsphäre nach Süden.

Schließlich sei noch eines Bahnprojektes gedacht, für das, wenn es zur Ausführung kommt, Deutschland die Finanzierung und den Bau ebenfalls beansprucht. Es ist die Verbindung der wichtigen Hauptstadt von Honan, Kaifengfu, mit der wirtschaftlich bedeutungsvollen Stadt Tsiningschou in Südschantung. Diese Verbindung, die auch unser Schutzgebiet interessiert, wird vor allem von der Provinz Schantung für dringend erforderlich gehalten und mit Eifer betrieben.

Ich kann nicht schließen, ohne noch mit einem Wort auf eine große verkehrspolitische Zukunftsmöglichkeit unseres Hafens hinzuweisen, die eine gewisse Wahrscheinlichkeit für sich hat. Es ist das der Anschluß Tsingtaus an die große

41*



Sibirische Überlandbahn mit Tsingtau als Endpunkt.

transkontinentale sibirische Bahn auf einem kürzeren Wege als heute. Der Bau einer vollwertigen Bahn durch die Mongolei von Kalgan über Urga nach Kiachta zum Baikal-See ist aus politisch-militärischen Gründen wohl nur noch eine Frage der Zeit. Diese Bahn würde die heutige Verbindung Europas über Charbin—Mukden mit Ostasien um 1000 km verkürzen. Nicht mehr Dalny würde dann das Bindeglied darstellen zwischen diesem großen Überlandverkehrswege und dem mit der Fertigstellung des Panamakanals immer bedeutender werdenden pazifischen Verkehr, sondern Tsingtau. Und nur dieses, weil es dann tatsächlich der einzige brauchbare Hafen ist, der Europa auf dem kürzesten Wege mit dem Pazifik verbindet. Die Entfernung Berlin über Kalgan nach Tsingtau wird dann auf rund 10 400 km zusammenschrumpfen, die bei einer Durchschnittszuggeschwindigkeit von 60 km in etwa 7 Tagen zurückgelegt werden könnte.

So gestatten in jeder Hinsicht die Zukunftsaussichten unseres ostasiatischen Schutzgebietes eine günstige Prognose. An uns aber wird es sein, alle Möglichkeiten zu erkennen und voll zur Entwicklung zu bringen zum Besten unseres Volkstums.



Lützow.

Von Fritz Freiherr v. der Goltz, Major im Generalstabe der 1. Garde-Division.

„Um die Hingebung und die Aufopferung, mit der das Lützowsche Freikorps im Jahre 1813 gegen die Fremdherrschaft gefochten hat, zu ehren", ist durch Allerhöchste Kabinettsordre vom 27. Januar 1889 dem Infanterie-Regiment Nr. 25 der Name „von Lützow" gegeben worden.

Auch in der Marine hat dieser Name nunmehr ein Heimatrecht erworben; denn der am 29. November 1913 bei Schichau vom Stapel gelaufene Große Kreuzer wurde ebenfalls nach dem Führer der „Schwarzen Schar" benannt, deren Taten Theodor Körner in begeisterten Versen besungen hat. —

Napoleons Macht war in Rußland zusammengebrochen. Nur elende Trümmer seiner Armee fluteten über preußisches Gebiet hinter die Elbe zurück. Ihnen folgten bald jene behenden irregulären Reiterschwärme, die in diesem Kriege der französischen Sache schon so oft schweren Schaden zugefügt und wesentlich dazu beigetragen hatten, den anfangs geordneten Rückzug in eine Katastrophe zu verwandeln.

Ein solches Beispiel mußte dazu ermuntern, auch in Preußen, neben dem stehenden Heere, derartige leichtbewegliche Korps aufzustellen.

Man brauchte damit nur an eine friderizianische Überlieferung anzuknüpfen. Des Königs treffliches, für die rangierte Schlacht geschultes Heer war zwar allen Gegnern zweifellos überlegen; es fehlte ihm aber noch zu Beginn des Siebenjährigen Krieges eine genügende Zahl von leichten Truppen. Gerade letztere hatten in der damaligen Zeit methodischer Strategie, in der die Heere von ihren Verbindungen weit abhängiger waren, als sie es heute sind, ein weites Feld der Tätigkeit. Dazu kam, daß Friedrichs Gegner, namentlich Österreicher und Russen, über zahlreiche derartige Korps verfügten. Hier waren es die Jäger, Kroaten und Husaren, dort Kosaken und Tataren, die dem Könige oft erhebliche Verlegenheiten bereiteten, indem sie kleine Abteilungen aufrieben, Magazine vernichteten, Munitions- und Lebensmitteltransporte abfingen, auch gelegentlich einmal sein Land verwüsteten. Vergebens suchte Friedrich ihnen mit seiner Reiterei beizukommen. Sie war zu schwerfällig, um diesen leichtfüßigen Scharen etwas anzuhaben; auch zu kostbar, um sich in kleinen Unternehmungen zu zersplittern. Sie mußte für die Schlacht aufgespart werden. So blieb nur übrig, ähnliche Formationen zu errichten, wie sie der Feind besaß. Zu diesem Zweck wurden sogenannte „Freikorps" gebildet. Sie hießen „frei", weil sie nicht an einen bestimmten Aushebungsbezirk gebunden waren, sondern die Erlaubnis hatten, ihre Leute beliebig anzuwerben. Vornehmlich sollten sie Ausländer, d. h. Nichtpreußen, einstellen, um das reguläre Heer in seinem Ersatz nicht zu benachteiligen. Auch Kriegsgefangene wurden ihnen überwiesen. Daneben fand sich bald allerlei rauf- und beutelustiges Volk aus aller Herren Länder unter ihren Fahnen zusammen. Um die Kommandostellen bewarben sich unternehmungslustige Offiziere, die ein gefahrvolles, aber abwechslungsreiches Abenteurerleben dem Gamaschendienst vorzogen. Sie bildeten im Laufe der Zeit recht brauchbare leichte Truppen heran, die dem Gegner, wie die

Taten der Freikorps Mayr, Wunsch, Kleist, Belling und Werner zur Genüge beweisen, völlig ebenbürtig waren. Immerhin wurden sie von den regulären Truppen, ihrer ganzen Zusammensetzung und Tätigkeit wegen, nicht ganz für voll angesehen. Wie Friedrich der Große zu Anfang seiner Laufbahn über derartige irreguläre Truppen dachte, erhellt aus dem Befehl, den er im Ersten Schlesischen Kriege vor Neiße gab, daß „feindliche Jäger und auch sonsten liederliches Gesindel" im Falle der Gefangennahme ohne weiteres gehangen werden sollten.

Von solcher Nichtachtung konnte 1813 schon deshalb keine Rede sein, weil in diese freiwilligen Truppenteile zum großen Teil die Söhne besserer Stände eintraten, die damals noch vom persönlichen Waffendienst befreit waren. Aus ihnen wurden die freiwilligen Jäger-Kompagnien bei den Infanterie-Regimentern und die freiwilligen Jäger-Eskadrons bei den Kavallerie-Regimentern, dann aber auch das Lützowsche Freikorps gebildet.

Die Entstehungsgeschichte desselben ist kurz folgende:

Schon 1806 war der Gedanke, das stehende Heer in seinem ungleichen Kampf gegen die Franzosen durch Volksaufgebote zu unterstützen, von patriotischen Männern erwogen worden. Als Erster hatte der Regierungspräsident v. Vincke ihm praktischen Ausdruck verliehen. Als Napoleon in der Verfolgung der geschlagenen preußischen Armee über die Elbe und Oder vordrang, bemühte er sich, in den westlichen Provinzen Preußens eine allgemeine Volkserhebung zustande zu bringen. Dieses wäre ihm vielleicht auch gelungen und hätte den Franzosen sehr unbequem werden können, wenn nicht der Friede von Tilsit zu früh geschlossen worden wäre. Vincke ließ sich jedoch nicht entmutigen. Er arbeitete in den folgenden Jahren weiter an seinem Plan. Stein und Scharnhorst griffen ihn auf. Von ihnen stammen einige Denkschriften, die später bei der endgültigen Organisation der Landwehr und des Landsturmes in den dem preußischen Staate verbliebenen Provinzen als Grundlage dienten. Diese haben wesentlich dazu beigetragen, in der entscheidenden Stunde die gesamte Volkskraft Preußens gegen Napoleon flüssig zu machen. Auch westlich der Elbe, wo die Vinckesche Organisation das Feld vorbereiten half, sollten alle Feinde des Unterdrückers den preußischen Fahnen zugeführt werden. Zu diesem Zwecke wurden besonders geeignete Persönlichkeiten ausgesucht, die an der Spitze fliegender Kolonnen das Land bis zum Rhein durchstreifen und die zu den Waffen greifende Bevölkerung um sich scharen sollten.

Man suchte sie unter den Wenigen, die nach dem niederschmetternden Unglück von Jena und Auerstädt es verstanden hatten, die preußische Waffenehre hochzuhalten. Schill, seit seiner Verteidigung Kolbergs der populärste Offizier der Armee, sollte Mitteldeutschland insurgieren; Lützow, sein Waffengefährte, auf Vinckes Rat ein gleiches in Ostfriesland tun. Es ist bekannt, wie diese nur für den Kriegsfall beschlossene Maßnahme Schill am 29. April 1809 zu vorzeitigem, selbständigem Losschlagen verführte und wie sein Untergang nicht wenig dazu beitrug, daß der Plan der allgemeinen Volkserhebung vier Jahre später kläglich mißlang.

War der Wunsch der Patrioten, daß Preußen 1809, als Napoleon bei Aspern seine erste Niederlage erlitt, zu den Waffen griffe, nicht erfüllt worden, so riefen die Bedrückungen des Tyrannen zu Anfang des Jahres 1811 die Besorgnis hervor, daß das arg geschwächte Königreich gezwungen werden könne, allein dem Übermächtigen

entgegenzutreten. Damals schrieb Gneisenau, auf die Scharnhorst-Steinschen Pläne zurückkommend, dem Könige:

„Wenn Preußen mit einer Invasion, d. h. mit seiner Vernichtung bedroht wird, so sucht das Königliche Regentenhaus Hilfe und Beistand in einem Volksaufstande!"

Auch Gneisenau nennt Lützow dann als geeignete Persönlichkeit, um die allgemeine Erhebung in einer Provinz zu leiten und dort an die Spitze der Freiwilligen zu treten.

Kein Wunder, daß man auf ihn zurückgriff, als im März 1813 endlich von Worten zu Taten übergegangen werden sollte!

Schon bald nachdem die Katastrophe der französischen Armee in Rußland bekannt und der Anschluß Preußens an den Sieger damit wahrscheinlich geworden war, schrieb Scharnhorst an den König: „Es wird von größter Wichtigkeit sein, namentlich Sachsen am linken Ufer der Elbe sowie Thüringen, Niedersachsen und Westfalen mit mehreren Streifkorps zu überschwemmen." Man müsse, so meint er, in den unter französischer Herrschaft stehenden deutschen Ländern Zentralpunkte für die patriotisch gesinnte Bevölkerung schaffen. Jene Streifkorps könnten, die günstige Stimmung geschickt ausnutzend, den Anschluß der vom Feinde besetzten Landesteile am besten vermitteln.

In Verfolgung dieses Gedankens vereinbarte Scharnhorst, als er in den letzten Tagen des Februar im russischen Hauptquartier in Kalisch weilte, daß den verbündeten Heeren auf ihrem Vormarsch gegen die Elbe drei Streifkorps vorangehen sollten.

Ihre Aufgabe war es, auf verschiedenen Wegen Kassel zu erreichen, die Herrschaft Jérômes zu brechen und dessen Untertanen zum Kampfe für die gemeinsame deutsche Sache aufzurufen.

Neben den russischen Obersten v. Tettenborn und Frhr. v. Doernberg wurde Lützow zum Führer eines dieser Korps ausersehen.

* * *

Adolf Ludwig Wilhelm Freiherr v. Lützow aus dem Hause Pritzier-Schwechow wurde am 18. Mai 1782 in der Mark geboren. Er entstammt einer echten Soldatenfamilie. Sein Vater war bis 1811 Brigadegeneral und Kommandant von Berlin. Dieser sowohl wie seine drei Brüder hatten im Siebenjährigen Kriege gefochten, zwei von letzteren auf dem Felde der Ehre ihr Leben gelassen. Lützows Mutter war die Tochter des 1758 vor Olmütz gefallenen Oberstleutnants v. Zastrow.

Mit 13 Jahren trat Lützow als Gefreiterkorporal beim Garde-Grenadier-Bataillon in Potsdam ein und wurde am 18. Dezember 1800 Sekondeleutnant. Später erbat und erhielt er seine Versetzung zum Kürassier-Regiment von Reitzenstein in Tangermünde.

In der Schlacht von Auerstädt nahm dieses an den Attacken Blüchers gegen die Division Gudin teil und erlitt schwere Verluste. Lützow erhielt einen Schuß durch die Hand, doch blieb er beim Regiment und erreichte mit dessen Trümmern Magdeburg. Um nicht in die Kapitulation dieser Festung verwickelt zu werden, kaufte er

sich frei und entwich. Unter großen Schwierigkeiten gelang es ihm dann, auf dem Umwege über Kopenhagen wieder Anschluß an noch kämpfende preußische Truppen zu gewinnen. Das war jenes Korps, das Schill, damals Sekondeleutnant im Regiment Königin-Dragoner, in Pommern gesammelt hatte. Lützow übernahm dort die Führung einer Eskadron, mit der er dreiste Streifzüge unternahm und bei der Verteidigung Kolbergs mitwirkte. Am 15. Februar 1807 wurde er in einem Gefecht bei Stargard zum zweiten Male verwundet. Er erhielt einen Schuß durch das linke Fußgelenk.

Nach dem Friedensschluß verlieh ihm der König in dankbarer Anerkennung seiner Tapferkeit den Orden „pour le mérite“. Gleichzeitig wurde er als Eskadronchef bei dem aus den Schillschen Reitern formierten 2. Brandenburgischen Husaren-Regiment angestellt. Doch waren seine Wunden so schlecht geheilt, daß er sich bald darauf veranlaßt sah, um seinen Abschied zu bitten. Am 31. August 1808 schied er als Major aus dem aktiven Dienst.

Sein Plan war es nun, sich in der Forstverwaltung eine Stellung zu schaffen. Doch führte ihn der Zufall mit dem Präsidenten v. Vincke zusammen, der ihn bald zur Mitarbeit an seinem bereits erwähnten Plan der Vorbereitung eines allgemeinen Aufstandes gegen die französische Herrschaft gewann. Im Zusammenhange hiermit führte Lützow dann mehrere Agitationsreisen nach Hessen und Ostfriesland aus. Auf die Nachricht vom Ausbruch des Krieges zwischen Frankreich und Österreich im April 1809 eilte er sofort nach Berlin, in der Hoffnung, daß auch Preußen losschlagen werde. Als statt dessen nur Schill auf eigene Faust mit seinem Husaren-Regiment ausrückte, entschloß er sich kurz, ihm zu folgen. Sein jüngerer Bruder, Premierleutnant im General-Quartiermeisterstabe, begleitete ihn. Beide erreichten das Regiment am 30. April im Biwak bei Baumgartenbrück. Lützow, noch in Zivilkleidern und am Stocke gehend, wurde von seiner alten 2. Eskadron erkannt und mit Jubel begrüßt.

Schills Absicht, nach Cassel zu marschieren und dort mit dem Oberstleutnant v. Doernberg (dem Freischarenführer von 1813), der in Hessen einen weitverzweigten Aufstand vorbereitet hatte, gemeinsame Sache zu machen, erwies sich als undurchführbar. Am 4. Mai schon langte die Nachricht an, daß Doernbergs Unternehmen gescheitert sei und dieser selbst als Hochverräter verfolgt werde. Gleichzeitig wurde die Niederlage des Erzherzogs Karl bei Regensburg bekannt, womit die Hoffnung schwand, daß Preußen doch noch mobil machen werde. Ferner traf ein geharnischtes Schreiben des Gouverneurs von Berlin, Generals v. L'Estocq, ein, in dem Schill aufgefordert wurde, sofort umzukehren und sich dem Kriegsgericht zu stellen. Unter diesen Umständen rief letzterer seine Offiziere zusammen und erklärte: daß er das Unternehmen aufgeben und die Folgen seiner Handlung auf sich nehmen wolle. Lützow aber sprach sich energisch dahin aus, daß von einer Umkehr keine Rede sei. Niemand dürfe den Freund und Führer im Stiche lassen. Vorwärts winke Ehre und im schlimmsten Falle ein ruhmreicher Untergang, rückwärts dagegen nur Schande und Bestrafung. Diese Meinung drang schließlich durch. Bald kam es zu Kämpfen mit den zur Verfolgung des Schillschen Korps ausgesandten französischen Truppen. Bei Dodendorf wurde Lützow am 5. Mai zum dritten Male verwundet. Eine Kugel traf ihn, der allezeit sein Leben rücksichtslos in die Schanze schlug, in die Brust, als er an der Spitze seiner Eskadron ein feindliches Karree angriff. Von seinem

Bruder aus dem Gefecht gebracht, erhielt er auf dem Gut eines Herrn v. Bismarck die erste Pflege. Doch war es nötig, ihn durch fortwährenden Aufenthaltswechsel den Nachforschungen der französischen Behörden zu entziehen. Noch auf dem Krankenlager erhielt er die Nachricht vom Untergang des Schillschen Korps und dem Tode seines Führers. —

Dann wurde Lützow vor ein Kriegsgericht gestellt. Dieses aber sprach ihn frei, weil er, als er sich Schill anschloß, nicht aktiver Offizier gewesen war.

1811 erhielt er seine Wiederanstellung im Heere mit einem Wartegeld von 300 Talern. Eine aktive Verwendung fand er allerdings auch in der Folgezeit nicht. Aber Scharnhorst verlor ihn nicht aus den Augen, und er selber wollte die Hoffnung nicht aufgeben, daß der Tag doch noch kommen werde, an dem es ihm vergönnt sein würde, an der Befreiung des geliebten Vaterlandes mitzuwirken.

Als dann 1813 der Ruf an ihn erging, die Bildung und Führung des bereits erwähnten Freikorps zu übernehmen, da sagte er jubelnden Herzens zu. Seine Gesundheit war wieder gefestigt, seine Unternehmungslust und sein Haß gegen Napoleon so lebendig wie früher. Seine bisherige kriegerische Tätigkeit mußte ihm gerade für den Parteigängerkrieg besonders zugute kommen. So schien Lützow denn geeigneter als irgendein anderer, das schwierige Amt des Freischarenführers zu übernehmen. Ihm schlossen sich zwei gleichgesinnte Kameraden, die Majors a. D. v. Petersdorff und v. Helden-Sarnowsky an. Alle drei richteten, gemäß Scharnhorsts Aufforderung, am 9. Februar 1813 folgendes Gesuch an den König:

„Vom reinsten Eifer und Vaterlandsliebe durchdrungen, haben sich Männer aneinandergeschlossen, deren Anhänglichkeit an Euer Königlichen Majestät Allerhöchste Person nur den einstimmigen Wunsch erzeugt, nach allen ihren Kräften für das Wohl des Staates und ihres Monarchen beitragen zu dürfen.

Euer Königlichen Majestät Allerhöchste Befehle vom 3. d. Mts. zur Errichtung der Jäger-Detachements bei den Infanterie-Bataillonen und Kavallerie-Regimentern werden bei dem herrschenden Patriotismus der Allerhöchsten Erwartung in jenem Zwecke entsprechen; jedoch sind Männer, die nicht zu jener Kategorie gehören, gleichfalls von dem höchsten Eifer beseelt, für das Wohl des Staates mit eintreten zu dürfen, und haben uns aufgefordert, Eure Königliche Majestät alleruntertänigst zu bitten, Allergnädigst die Erlaubnis zu erteilen, sich zu besonderen leichten Korps ganz nach den Allerhöchsten Bestimmungen vom 3. d. Mts. zu vereinigen und Allergnädigst nachzugeben, daß dies Korps sich mit Ausländern vermehren, auch junge Männer, die es vorziehen möchten, unbeschadet der Errichtung der Jäger-Detachements, in sich aufzunehmen, die jedoch sich selbst vorschriftsmäßig kleiden und remontieren müssen. Die Organisation dieses Korps würden in Euer Königlichen Majestät Diensten gestandene, gegenwärtig außer Aktivität sich befindende Offiziere übernehmen, damit keiner der Aktion der Armee entzogen würde."

Hierauf genehmigte der König die Errichtnng eines „Königlich-Preußischen Freikorps". Dieses sollte lediglich aus Freiwilligen, vorzüglich Ausländern (Nichtpreußen) angeworben werden, die für Bekleidung und Bewaffnung selbst zu sorgen und möglichst ein Pferd mitzubringen hatten. Der Staat wollte mit Waffen nur im Notfalle aushelfen und Besoldung immer nur für die wirklich vorhandene Kopfzahl

gewähren. Für die Montierung wurde die schwarze Farbe befohlen, damit nach Möglichkeit bürgerliche Kleidungsstücke, mit militärischen Abzeichen versehen, gebraucht werden konnten. Dem Korps wurde zugesichert, daß es „außerhalb der Linie" verwandt werden sollte. Die Führerstellen waren mit untadelhaften verabschiedeten Offizieren zu besetzen. „Sie werden", so heißt es in der an Lützow, Petersdorff und Helden-Sarnowsky gerichteten Ordre vom 18. Februar 1813, „sich durch den Eifer, welchen Sie auf die Zusammenbringung dieses Korps verwenden, ein Verdienst um das Vaterland erwerben, und Ich fordere Sie um so mehr auf, alles aufzubieten, um Ihr Vorhaben auszuführen, da Ich Mir versprechen darf, daß das Korps unter Ihrer Führung sehr nützliche Dienste leisten wird."

Damit war Lützows sehnlichster Wunsch erfüllt. Er konnte in einem Alter, in dem sich seine Kameraden mit der Führung einer Kompagnie oder eines Bataillons begnügen mußten, als selbständiger Führer an der Spitze einer auserwählten Schar gegen den Feind ziehen! Von seiner Tätigkeit erwartete man die große Volkserhebung in den ehemaligen preußischen Provinzen westlich der Elbe, in Westfalen und am Rhein, ohne die ein Kampf gegen den übermächtigen Franzosenkaiser keine Aussicht auf Erfolg versprach. Sein oder Nichtsein des Vaterlandes konnte vom Erfolg oder Scheitern seines Unternehmens abhängen. Was an ihm lag, das sollte geschehen, um das Vertrauen des Königs nicht zu Schanden werden zu lassen!

* * *

Mit wahrem Feuereifer ging Lützow ans Werk. In Schlesien, dem Mittelpunkt der preußischen Rüstungen, sollte auch das Freikorps ins Leben gerufen werden. Im „Goldenen Scepter" zu Breslau, wo auch Stein wohnte, wurde das Werbebureau aufgeschlagen. Bald folgten zahlreiche junge Männer der besseren Stände, Studenten, Lehrer, Ärzte, Künstler, Gelehrte, Beamte dem Rufe Lützows. Zu ihnen gesellten sich handfeste Bauernsöhne und Handwerksburschen. Alle begannen unter Leitung der Offiziere alsbald, sich im Gebrauch der Waffen zu üben. „Nachmittag soll geschossen und gehauen werden, wozu allen eine besondere Lust beizubringen ist", heißt es in einem Rapport des Leutnants v. Dittmar vom 21. Februar. Lützow selbst übernahm die Aufstellung der Kavallerie, Petersdorff diejenige der Infanterie, während Helden, der zum Generalstab einberufen wurde, alsbald ausschied.

Große Verdienste um die Bildung des Korps hat sich auch Jahn erworben, dessen bedeutender Einfluß auf die studierende Jugend Preußens in den zahlreichen Anmeldungen aus deren Kreisen zum Eintritt in das Freikorps zum Ausdruck kam. Immermann nannte letzteres „die Poesie des Heeres". In keinem andern Truppenteil, so meinte er, war die Erkenntnis dessen, was auf dem Spiele stand, und der Wunsch, heilige Güter der Nation vor dem Untergang zu bewahren, so lebhaft wie in seinen Kreisen. „Deutsches Denken, Sinnen und Dichten stand in Gefahr, mit der heimischen Sprache den fremden Lauten und dargeliehenen oder aufgedrungenen Geistesformen weichen zu müssen. Deshalb kämpfte die Blüte der Jugend aus dem Hörsaal, der Kirche, dem Lehrstuhl, der Gerichtshalle so begeistert mit."

Mit dem Schatz an Begeisterung, über den Lützow verfügen konnte, ließen nun freilich seine materiellen Mittel sich nicht vergleichen. Viele Freiwillige brachten

nichts mit als ein Paar derbe Fäuste und den Willen, sie vor dem Feinde tüchtig zu gebrauchen. Andere wieder kamen mit Großvaters Schießgewehr oder einem rostigen Säbel aus dem Siebenjährigen Kriege. Wenn auch Geldsammlungen unter der Breslauer Bürgerschaft, für deren Ertrag den Gemeinden die Lieferung von Waffen und Sattelzeug übertragen wurde, einigermaßen Abhilfe schafften, so blieb doch die buntscheckige Bewaffnung und das an Zahl und Qualität geringe Pferdematerial der schwächste Punkt in der Organisation des Freikorps. Aber es sah damit selbst im regulären Heere nicht viel besser aus, rückten doch die dritten Glieder der Infanterie anfänglich nur mit Beilen und Piken bewaffnet aus, während die Kavallerie der verbündeten Russen zum Teil noch Pfeil und Bogen führte.

Aber alle Schwierigkeiten wurden schließlich überwunden, und am 9. März konnte Lützow, dem inzwischen die Ortschaften Zobten, Rogau und Rosenau als Kantonnements für sein Korps angewiesen worden waren, dem Allgemeinen Kriegs-Departement melden: „Die Infanterie hat bereits 3 Kompagnien formiert, die Kavallerie 1 Eskadron, die Bildung einer 4. Kompagnie und 2. Eskadron wird beschleunigt werden; es ist wünschenswert, daß ich alsdann mit 1 Bataillon und 2 Eskadrons ausmarschieren kann, um das Korps auf fremdherrlichem Gebiete weiter zu formieren." Nachdem er hierzu die Erlaubnis erhalten, wurde das Freikorps am 27. März in der Kirche zu Rogau feierlich eingesegnet und vereidigt. Dann marschierte es über Striegau, Bautzen, Breslau nach Leipzig, wo es am 17. April eintraf und bis zum 25. verblieb.

Beim Aufbruch zählte es 900 Mann Infanterie und 260 Reiter, die ein Bataillon zu vier Kompagnien, zwei Eskadrons und je ein Jäger-Detachement zu Pferde und zu Fuß bildeten. Während des Durchmarsches durch sächsisches Gebiet strömten ihm, durch Theodor Körners Aufruf an das sächsische Volk und mehr noch durch seine Kriegslieder zu heller Begeisterung fortgerissen, zahlreiche Freiwillige zu. Sehr wertvoll war der Zuwachs an Kavallerie durch eine in der Altmark von Lützows Freund, dem Rittmeister a. D. v. Bismarck, aufgestellte Husarenschwadron und durch 50 Kosaken, die der General v. Wintzingerode dem Freikorps zur Verfügung stellte.

* * *

Der für die Verwendung der Streifkorps von Tettenborn, Doernberg und Lützow von Scharnhorst ins Auge gefaßte Plan einer Insurgierung der Rheinbundstaaten zwischen Elbe und Rhein, vor allem der Beseitigung der französischen Herrschaft im Königreich Westfalen, ist nie über die ersten Anfänge hinausgekommen.

Tettenborn war schon am 20. Februar mit 2500 Kosaken in Berlin eingezogen. Darauf hatte er sich nach Hamburg gewandt, wo er am 18. März von einer jubelnden Bevölkerung als Befreier empfangen wurde. Vor ihm wich die schwache französische Besatzung der Hanseatenstadt nach Bremen zurück. In ihrem Rücken erhob sich der Aufruhr. Die Bauern zwischen Niederelbe und Weser bewaffneten sich und vertrieben die französischen Behörden. Lüneburg wurde zum Mittelpunkt der Aufstandsbewegung. Dort sammelten sich die Freiheitskämpfer, die unter der Bezeichnung „Hanoverian levies" auf den König von England vereidigt wurden. Letzterer sandte ein Hilfs-

korps von 380 Mann und 6 Geschützen, das in Cuxhaven an Land ging. Da aber unternahmen die Franzosen von Bremen aus mit 6000 Mann einen Vorstoß. Lüneburg wurde nach schwachem Widerstand der Bürgermiliz am 31. März besetzt, bevor Doernberg, der, durch Tschernitschef mit 4000 Reitern und 4 Geschützen verstärkt, in Anmarsch war, zur Hilfe schreiten konnte. Erst am 2. April kam er vor Lüneburg an und nahm, unterstützt von der Bürgerschaft, die ganze französische Besatzung gefangen. 100 Offiziere und 2200 Mann streckten die Waffen. 9 Geschütze und mehrere Fahnen wurden erbeutet. Es war der erste größere Waffenerfolg der Verbündeten in diesem Kriege. Er löste im ganzen Lande ungeheuren Jubel aus. Aber die Freude war nur von kurzer Dauer; denn bald sahen sich Doernberg und Tschernitschef genötigt, vor den neuerdings mit großer Überlegenheit vorgehenden Franzosen über die Elbe zurückzugehen. Diese hielten dann im Aufstandsgebiet ein grausames Strafgericht. Mit Massenhinrichtungen und Vermögenseinziehungen wurde die Ruhe gewaltsam wiederhergestellt, und das abschreckende Beispiel wirkte von nun an lähmend auf die Gemüter.

Es hatte sich gezeigt, daß der Scharnhorstsche Plan auf Voraussetzungen beruhte, die der Wirklichkeit nicht entsprachen. Eine Grundbedingung des Erfolges für die Tätigkeit der Streifkorps war es, daß keine kampfkräftigen französischen Truppenkörper mehr im Lande waren. In diesem Falle hätte das Erscheinen der preußisch-russischen Reiterkorps vielleicht genügt, um das überall heimlich glimmende Feuer der Empörung zu hellen Flammen auflodern zu lassen. Nun aber waren die französischen Machtmittel in den Rheinbundländern trotz der großen Katastrophe doch immer noch ausreichend, um die Tätigkeit von ein paar Tausend Kosaken und freiwilligen Jägern lahmzulegen. Schon rückten außerdem beträchtliche französische Verstärkungen vom Rhein heran. Mit einer Schnelligkeit, die an das Unglaubliche grenzte, hatte Napoleon sich von dem furchtbaren Schlage, der ihn getroffen, erholt. Jetzt kam er, um an den Siegern von 1812 und ihren Verbündeten Rache zu nehmen. So konnten denn die beiden Streifkorps nichts anderes tun, als an der Elbe untätig stehen bleiben. Sie bildeten später den Stamm der russisch-preußisch-schwedischen Heeresabteilung, die, abseits der großen Kriegsereignisse, unter Wallmodens Kommando Davout in Hamburg in Schach zu halten hatte.

Beim Lützowschen Korps lagen die Vorbedingungen für eine erfolgreiche Tätigkeit noch ungünstiger. Seine Aufstellung war so spät beschlossen worden und die Mobilmachung hatte solange gedauert, daß an eine Ausführung der ihm ursprünglich zugedachten Rolle überhaupt nicht zu denken war. An Stelle der Niederwerfung der französischen Herrschaft in Westfalen wollte Lützow nun versuchen, wenigstens Sachsen zum Anschluß an die preußische Sache zu bewegen. Wohl fanden die Lützower auf ihrem Vormarsch nach Leipzig überall offene Herzen. Ein paar hundert Freiwillige schlossen sich ihnen an. Für das Verhalten der Gesamtheit des Volkes aber war die Stellungnahme des Königs maßgebend. Dieser verdankte Napoleon eine erhebliche Erweiterung seiner Macht. Er glaubte auch wohl, daß in dem kommenden Streit der Kaiser siegreich bleiben werde. Dazu kam noch die aus dem Siebenjährigen Kriege stammende Abneigung gegen Preußen. Friedrich August beschloß daher, seinem Bündnis mit Napoleon treu zu bleiben, und seine Untertanen folgten dieser Parole.

nichts mit als ein Paar derbe Fäuste und den Willen, sie vor dem Feinde tüchtig zu gebrauchen. Andere wieder kamen mit Großvaters Schießgewehr oder einem rostigen Säbel aus dem Siebenjährigen Kriege. Wenn auch Geldsammlungen unter der Breslauer Bürgerschaft, für deren Ertrag den Gemeinden die Lieferung von Waffen und Sattelzeug übertragen wurde, einigermaßen Abhilfe schafften, so blieb doch die buntscheckige Bewaffnung und das an Zahl und Qualität geringe Pferdematerial der schwächste Punkt in der Organisation des Freikorps. Aber es sah damit selbst im regulären Heere nicht viel besser aus, rückten doch die dritten Glieder der Infanterie anfänglich nur mit Beilen und Piken bewaffnet aus, während die Kavallerie der verbündeten Russen zum Teil noch Pfeil und Bogen führte.

Aber alle Schwierigkeiten wurden schließlich überwunden, und am 9. März konnte Lützow, dem inzwischen die Ortschaften Zobten, Rogau und Rosenau als Kantonnements für sein Korps angewiesen worden waren, dem Allgemeinen Kriegs-Departement melden: „Die Infanterie hat bereits 3 Kompagnien formiert, die Kavallerie 1 Eskadron, die Bildung einer 4. Kompagnie und 2. Eskadron wird beschleunigt werden; es ist wünschenswert, daß ich alsdann mit 1 Bataillon und 2 Eskadrons ausmarschieren kann, um das Korps auf fremdherrlichem Gebiete weiter zu formieren." Nachdem er hierzu die Erlaubnis erhalten, wurde das Freikorps am 27. März in der Kirche zu Rogau feierlich eingesegnet und vereidigt. Dann marschierte es über Striegau, Bautzen, Breslau nach Leipzig, wo es am 17. April eintraf und bis zum 25. verblieb.

Beim Aufbruch zählte es 900 Mann Infanterie und 260 Reiter, die ein Bataillon zu vier Kompagnien, zwei Eskadrons und je ein Jäger-Detachement zu Pferde und zu Fuß bildeten. Während des Durchmarsches durch sächsisches Gebiet strömten ihm, durch Theodor Körners Aufruf an das sächsische Volk und mehr noch durch seine Kriegslieder zu heller Begeisterung fortgerissen, zahlreiche Freiwillige zu. Sehr wertvoll war der Zuwachs an Kavallerie durch eine in der Altmark von Lützows Freund, dem Rittmeister a. D. v. Bismarck, aufgestellte Husarenschwadron und durch 50 Kosaken, die der General v. Wintzingerode dem Freikorps zur Verfügung stellte.

* * *

Der für die Verwendung der Streifkorps von Tettenborn, Doernberg und Lützow von Scharnhorst ins Auge gefaßte Plan einer Insurgierung der Rheinbundstaaten zwischen Elbe und Rhein, vor allem der Beseitigung der französischen Herrschaft im Königreich Westfalen, ist nie über die ersten Anfänge hinausgekommen.

Tettenborn war schon am 20. Februar mit 2500 Kosaken in Berlin eingezogen. Darauf hatte er sich nach Hamburg gewandt, wo er am 18. März von einer jubelnden Bevölkerung als Befreier empfangen wurde. Vor ihm wich die schwache französische Besatzung der Hanseatenstadt nach Bremen zurück. In ihrem Rücken erhob sich der Aufruhr. Die Bauern zwischen Niederelbe und Weser bewaffneten sich und vertrieben die französischen Behörden. Lüneburg wurde zum Mittelpunkt der Aufstandsbewegung. Dort sammelten sich die Freiheitskämpfer, die unter der Bezeichnung „Hanoverian levies" auf den König von England vereidigt wurden. Letzterer sandte ein Hilfs-

korps von 380 Mann und 6 Geschützen, das in Cuxhaven an Land ging. Da aber unternahmen die Franzosen von Bremen aus mit 6000 Mann einen Vorstoß. Lüneburg wurde nach schwachem Widerstand der Bürgermiliz am 31. März besetzt, bevor Doernberg, der, durch Tschernitschef mit 4000 Reitern und 4 Geschützen verstärkt, in Anmarsch war, zur Hilfe schreiten konnte. Erst am 2. April kam er vor Lüneburg an und nahm, unterstützt von der Bürgerschaft, die ganze französische Besatzung gefangen. 100 Offiziere und 2200 Mann streckten die Waffen. 9 Geschütze und mehrere Fahnen wurden erbeutet. Es war der erste größere Waffenerfolg der Verbündeten in diesem Kriege. Er löste im ganzen Lande ungeheuren Jubel aus. Aber die Freude war nur von kurzer Dauer; denn bald sahen sich Doernberg und Tschernitschef genötigt, vor den neuerdings mit großer Überlegenheit vorgehenden Franzosen über die Elbe zurückzugehen. Diese hielten dann im Aufstandsgebiet ein grausames Strafgericht. Mit Massenhinrichtungen und Vermögenseinziehungen wurde die Ruhe gewaltsam wiederhergestellt, und das abschreckende Beispiel wirkte von nun an lähmend auf die Gemüter.

Es hatte sich gezeigt, daß der Scharnhorstsche Plan auf Voraussetzungen beruhte, die der Wirklichkeit nicht entsprachen. Eine Grundbedingung des Erfolges für die Tätigkeit der Streifkorps war es, daß keine kampfkräftigen französischen Truppenkörper mehr im Lande waren. In diesem Falle hätte das Erscheinen der preußisch-russischen Reiterkorps vielleicht genügt, um das überall heimlich glimmende Feuer der Empörung zu hellen Flammen auflodern zu lassen. Nun aber waren die französischen Machtmittel in den Rheinbundländern trotz der großen Katastrophe doch immer noch ausreichend, um die Tätigkeit von ein paar Tausend Kosaken und freiwilligen Jägern lahmzulegen. Schon rückten außerdem beträchtliche französische Verstärkungen vom Rhein heran. Mit einer Schnelligkeit, die an das Unglaubliche grenzte, hatte Napoleon sich von dem furchtbaren Schlage, der ihn getroffen, erholt. Jetzt kam er, um an den Siegern von 1812 und ihren Verbündeten Rache zu nehmen. So konnten denn die beiden Streifkorps nichts anderes tun, als an der Elbe untätig stehen bleiben. Sie bildeten später den Stamm der russisch-preußisch-schwedischen Heeresabteilung, die, abseits der großen Kriegsereignisse, unter Wallmodens Kommando Davout in Hamburg in Schach zu halten hatte.

Beim Lützowschen Korps lagen die Vorbedingungen für eine erfolgreiche Tätigkeit noch ungünstiger. Seine Aufstellung war so spät beschlossen worden und die Mobilmachung hatte solange gedauert, daß an eine Ausführung der ihm ursprünglich zugedachten Rolle überhaupt nicht zu denken war. An Stelle der Niederwerfung der französischen Herrschaft in Westfalen wollte Lützow nun versuchen, wenigstens Sachsen zum Anschluß an die preußische Sache zu bewegen. Wohl fanden die Lützower auf ihrem Vormarsch nach Leipzig überall offene Herzen. Ein paar hundert Freiwillige schlossen sich ihnen an. Für das Verhalten der Gesamtheit des Volkes aber war die Stellungnahme des Königs maßgebend. Dieser verdankte Napoleon eine erhebliche Erweiterung seiner Macht. Er glaubte auch wohl, daß in dem kommenden Streit der Kaiser siegreich bleiben werde. Dazu kam noch die aus dem Siebenjährigen Kriege stammende Abneigung gegen Preußen. Friedrich August beschloß daher, seinem Bündnis mit Napoleon treu zu bleiben, und seine Untertanen folgten dieser Parole.

Gegen Ende April, zu der Zeit also, da Lützow noch in Leipzig stand, drängten die Dinge bereits einer Entscheidung zu. Schon hatten sich die Gegner einander auf wenige Tagemärsche genähert. Alles deutete darauf hin, daß Napoleon seine Heersäulen in Richtung auf Leipzig vereinigen werde. Ebendorthin marschierte Wittgenstein von Berlin, Blücher von Schlesien aus. Lützow stand also zwischen den beiden Heeresfronten. Dort konnte er nicht viel ausrichten. Er mußte trachten, so schnell wie möglich in den Rücken der Franzosen zu gelangen. Nachdem er nichts hatte tun können, um ihren Vormarsch zu verzögern und Zuzüge deutscher Hilfstruppen zu verhindern, war es seine Aufgabe, ihnen wenigstens auf den rückwärtigen Verbindungen so lästig zu fallen wie möglich.

Ein vor dem Feinde befindliches Heer, das kämpft und marschiert, hat tausend verschiedene Bedürfnisse. Es muß für Ergänzung der Munition, der Lebensmittel, Bekleidung und Ausrüstung gesorgt, Kranke und Verwundete müssen ihm abgenommen, ständig Verstärkungen in kleinen Trupps zugeführt werden. Nur wenn der Dienst der Etappe diesen Anforderungen entspricht, ist die Erhaltung der Schlagfertigkeit der Armee gesichert. Wie verderblich das Gegenteil wirkt, hatten die Franzosen eben erst erfahren. Der Untergang der großen Armee 1812 war in erster Linie darauf zurückzuführen, daß mit immer tieferem Eindringen in das Innere Rußlands die Verbindung mit der Operationsbasis an der Weichsel immer unsicherer wurde und schließlich ganz versagte. Ähnliches konnte auch jetzt wieder geschehen.

Für die nun von Lützow zu treffenden Maßnahmen war eine Denkschrift entscheidend, die Scharnhorst aufgesetzt hatte. Danach sollte er den Harz zu gewinnen suchen, seine Infanterie in kleine Abteilungen auflösen, die aus Waldverstecken heraus bald hier, bald dort erscheinen, die Straßen, auf denen die Franzosen Zuzüge erhalten könnten, beobachten und unsicher machen, kurz, dem Feind im Rücken möglichst viel Abbruch tun sollten. Das Landvolk war überall zur Beteiligung an diesen Unternehmungen aufzufordern. „Die Sieversdörfer Bauern sind gute Wilddiebe und werden sich zum Teil dem Korps anschließen."

Die Kavallerie sollte bald bei Göttingen oder Nordheim, bald bei Duderstadt und Seesen, bei Einbeck und Holzminden oder Höxter, Drieberg und Detmold sein.

Ein Rückzug vor überlegenem Feind war stets auf Westfalen, niemals nach Sachsen zu nehmen, damit das Korps immer in der Flanke des Gegners bliebe.

Neben dieser Weisung erhielt Lützow noch eine eingehende, ebenfalls von Scharnhorst stammende „Instruktion für die Streifdetachements", die im wesentlichen folgendes festsetzt: Niemals darf ein Kampf mit einem überlegenen Feind begonnen werden. In dessen Nähe ist in der Nacht zu marschieren, während am Tage im Walde oder an unzugänglichen Orten geruht wird. Trains von Kriegs- und Lebensbedürfnissen, kleine feindliche Detachements sind zu überfallen und zu vernichten, Pferdedepots, Kuriere aufzuheben, kurz, der Verkehr auf den Verbindungslinien der Franzosen ist in jeder Weise zu hindern. Zur Täuschung des Gegners soll das Korps hin und wieder auch geschlossen auftreten, als ob es die Vorhut einer größeren Abteilung wäre, und das Gerücht aussprengen, daß das Gros nachfolge. Dann aber soll es in der Nacht seine Marschdirektion plötzlich verlassen, „damit es gleichsam verschwindet". Es muß vermeiden, geschlossen durch größere Ortschaften oder über Brücken zu ziehen, weil bei

solchen Gelegenheiten seine Stärke genau festgestellt werden kann. Beim Rückzug soll das Korps sich in viele kleine Detachements teilen, denen bestimmte entfernt gelegene Sammelpunkte zu geben sind. Nie sollen Ateilungen an denselben Punkt zurückkehren, sondern sogar ihren Standort nach eingetretener Dunkelheit noch einmal wechseln, so daß sie unauffindbar sind. Patrouillen dürfen nicht stark sein. Schleichpatrouillen von wenigen Leuten, die nie auf großen Straßen, sondern auf Nebenwegen und durch Gehölz sich bewegen, die nie an ein Dorf auf dem gewöhnlichen Wege herangehen und auf keinen Fall denselben Weg zweimal benutzen, Ortschaften grundsätzlich nur bei Nacht passieren, werden empfohlen. Auch in dieser Instruktion wird ein ganz besonderer Wert darauf gelegt, daß Lützow nichts unversucht lasse, die Landbewohner seines Operationsgebietes zur Mitwirkung zu bewegen.

Was man also von Lützow erwartete, war eine Tätigkeit, wie sie etwa de Wet im südafrikanischen Kriege meisterhaft ausübte, nachdem die Übermacht der Engländer die Buren gezwungen hatte, ihr Heil in den Künsten des kleinen Krieges zu suchen.

Damals fehlten aber für ähnliche Erfolge doch einige wichtige Voraussetzungen. Dem harten Leben solcher Parteigänger, die weder auf Unterkunft noch auf regelmäßige Verpflegung rechnen können, den anstrengenden Märschen und Nachtwachen konnte Lützows junge, bunt zusammengewürfelte und für den Krieg so gut wie gar nicht vorbereitete Mannschaft nicht gewachsen sein. Namentlich die aus den Städten stammende Jugend war ein für derartige Unternehmungen ungeeignetes Personal. Sie hätte zweifellos besser bei den regulären Truppen Verwendung gefunden. Überhaupt können hervorragende Leistungen im kleinen Kriege auf die Dauer nur von gut berittenen Streifkorps gefordert werden, wie sie bei den in der Natur mit ihren Pferden aufgewachsenen Buren vorhanden waren. Gerade hierin lag die größte Schwäche des Freikorps. —

Die Rasttage in Leipzig benutzte Lützow, um die Ausrüstung und Vermehrung seiner Streitkräfte zu fördern. Viel Zeit durfte er aber nicht verlieren. Daher brach er am 25. April, nachdem er seine Kavallerie (340 Pferde) bereits zwei Tage vorher zur Aufklärung gegen die Saale vorgesandt hatte, mit 1000 Mann Infanterie auf. Ein Mannschaftsdepot blieb in Leipzig, um die sich immer noch zum Eintritt meldenden Freiwilligen zu sammeln und später nachzuführen.

Lützows Plan, zwischen Merseburg und Halle über die Saale zu gehen und dann auf direktem Wege über Querfurt den Harz zu erreichen, erwies sich als unausführbar. Ein solches Vorhaben hätte ihn mitten in die anmarschierende französische Armee hineingeführt. Diese Tatsache wurde aber noch rechtzeitig erkannt. Daher machte Lützow, zum großen Leidwesen seiner kampfbegeisterten Leute, am 27. April wieder Kehrt und ging nach Dessau, wo er mit General v. Bülows Truppen in enger Fühlung stand. Der Entschluß, den er nun faßte, auf dem rechten Elbufer flußabwärts vorzugehen, den Uferwechsel weiter nördlich zu vollziehen und auf einem Umwege den Harz zu erreichen, entfernte das Korps zu weit vom Brennpunkt der Ereignisse. Wertvolle Zeit ging verloren, und es fragt sich, ob Lützow nicht besser getan hätte, in engerer Fühlung mit dem Nordflügel der verbündeten Armeen zu bleiben.

Mit erheblichen Märschen gelangte das Korps über Zerbst, Loburg am 2. Mai bis Genthin, von wo nunmehr bei Ferchland das linke Elbufer gewonnen werden

sollte. Aber eine von Lützow persönlich ausgeführte Erkundung ergab, daß auch dort überlegener Feind stand. So blieb denn nichts anderes übrig, als noch weiter nach Norden auszuholen. Während ein Teil der Kavallerie bei Sandau über die Elbe ging, wollte Lützow mit der Infanterie nach Lenzen marschieren, wo Übersetzmaterial vorhanden sein sollte. Am 7. Mai stand er in Perleberg, jetzt bereits ohne jede Verbindung mit dem Großen Hauptquartier, von dem er bis dahin seine Weisungen erhalten hatte. Dafür aber hatte er sich nunmehr der bereits erwähnten nördlichen Armeegruppe der Verbündeten, derjenigen des Grafen Wallmoden an der unteren Elbe, derart genähert, daß ein Zusammenwirken möglich erschien. Tatsächlich erhielt auch Lützow eine Aufforderung Wallmodens, bei Dömitz über die Elbe zu gehen und mit ihm gemeinsam einen Vorstoß gegen die Hamburg bedrohenden Streitkräfte Davouts zu unternehmen. Dieser Aufforderung kam Lützow nach. Am 11. Mai abends lagerte er mit seinem Korps in der Nähe des Jagdschlosses in der Göhrder Forst, wohin er über Dömitz—Dannenberg marschiert war.

Um seinen ursprünglichen Auftrag nicht ganz fallen zu lassen, hatte er schon vorher mehrere starke Kavalleriepatrouillen in die Altmark, wo bei Salzwedel und Gardelegen noch französische Truppen stehen sollten, entsandt. Diesen Patrouillen gelang es, verschiedene feindliche Transporte aufzuheben und einige Kuriere abzufangen. Sie warben Freiwillige, sammelten Geldbeträge der Patrioten und belegten öffentliche Kassen mit Beschlag, führten also eine Tätigkeit aus, die man eigentlich von dem ganzen Korps erwartete, das aber seiner Zusammensetzung nach dazu nicht imstande war.

Die glänzenden Erfolge, die gerade zu dieser Zeit der Rittmeister v. Colomb mit noch nicht 100 Reitern im Rücken der französischen Hauptarmee im Parteigängerkrieg erzielte, beweisen, daß eben nur Kavallerie zu solchen Taten befähigt ist. Dafür aber sollten die Lützower bald Gelegenheit erhalten, im Anschluß an andere Truppen auf dem Schlachtfelde ihren Mut und ihre Tüchtigkeit zu erproben.

Am 12. März erhielten sie die Feuertaufe. Sie befanden sich an diesem Tage unter dem Oberbefehl Doernbergs, dem Wallmoden die Diversion gegen die rechte Flanke des Hamburg bedrohenden französischen Korps übertragen hatte. Der mit ganz schwachen Kräften in Richtung auf Lüneburg geführte Vorstoß konnte einen nachhaltigen Erfolg nicht erzielen. Es kam am Nordrande der Göhrder Forst zu einem Gefecht, in dem der Angriff zweier französischer Bataillone mit erheblichen Verlusten abgeschlagen wurde. Hierzu trug Lützows Artillerie, zwei eiserne Kanonen, die seit 100 Jahren auf irgendeinem Marktplatz gestanden hatten und aus denen nur noch Salut geschossen worden war, mehr durch den moralischen Eindruck als durch Treffsicherheit bei. Seine junge Infanterie hielt sich tapfer. Eine von ihm persönlich geführte Umgehung mit der Kavallerie scheiterte indessen an der Ungunst des Geländes. Am Abend trat das Detachement den Rückzug über die Elbe an, da überlegene französische Streitkräfte im Anmarsch gemeldet wurden.

Inzwischen war die erste große Entscheidung gefallen. Die Verbündeten hatten Napoleon am 2. Mai bei Groß-Görschen, südwestlich Leipzig, angegriffen. Aber der Sieg war ihren Fahnen nicht beschieden gewesen. So mußten sie denn nach ruhmvollem Kampf wieder über die Elbe zurückgehen. Dadurch aber wurde der Weg von Leipzig auf Berlin dem Feinde preisgegeben. Besondere Maßnahmen zum Schutze

der preußischen Hauptstadt schienen erforderlich. Daher erhielt auch Lützow von dem „Allerhöchst verordneten Militärgouvernement zwischen Elbe und Oder" die Aufforderung, an der Lösung dieser Aufgabe teilzunehmen. Damit wäre das Freikorps seiner ursprünglichen Bestimmung endgültig entzogen worden. Anderseits hatte Lützow längst eingesehen, daß er mit einer auf fast 2000 Mann vermehrten Infanterie die Streifzüge, die ihm vorschwebten, nicht ausführen konnte. So entschloß er sich denn, seine Fußtruppen unter Petersdorff nach der Priegnitz zu schicken, während er selbst mit vier Eskadrons wieder über die Elbe ging und am 19. Mai in Stendal eintraf.

Das Beste, was er nun tun konnte, war, durch die Altmark nach Süden vorzustoßen, sich in den Thüringer Wald zu werfen und von dort aus die rückwärtigen Verbindungen der französischen Armee, die am 20./21. Mai die Verbündeten bei Bautzen erfolgreich angriff, zu beunruhigen.

Dieses Unternehmen hat Lützow in der kurzen, ihm bis zum Waffenstillstande von Poischwitz noch verbleibenden Zeit mit ebensoviel Umsicht als Tatkraft durchgeführt. Es gelang ihm auch, eine Reihe schöner Erfolge zu erzielen, zum Teil in Gemeinschaft mit dem unermüdlichen Colomb. Kleinere, der Hauptarmee nachmarschierende Verstärkungstrupps wurden zersprengt, Magazine und Transporte aufgehoben, Befehlsüberbringer abgefangen und öffentliche Kassen für den schmalen Kriegsschatz des Königs von Preußen mit Beschlag belegt.

Alle Bemühungen jedoch, die Bevölkerung durch Aufrufe zu einem allgemeinen Aufstande hinzureißen, waren vergeblich. Wohl wurden den braven Lützower Reitern, die in diesen Wochen erhebliche Strapazen zu erdulden hatten, alle möglichen Unterstützungen unter der Hand gewährt; aber gegen Napoleon offen Partei zu ergreifen, wagte niemand mehr. Die Tatsache, daß der Kaiser aus zwei blutigen Schlachten wieder als Sieger hervorgegangen war, wirkte zu entmutigend. Immerhin ist die steigende Unsicherheit im Rücken der französischen Armee einer der Gründe gewesen, die Napoleon veranlaßten, seinen Gegnern einen Waffenstillstand anzubieten, und der Zorn, den er persönlich gegen Lützow empfand, beweist, daß er in ihm einen gefährlichen Widersacher sah.

Davon, daß der Waffenstillstand in Kraft getreten war, erfuhr Lützow erst mit großer Verspätung in Plauen, gerade als er im Begriff stand, in die ehemaligen preußischen Provinzen Ansbach und Bayreuth einzufallen.

Diese Nachricht vernichtete seine schönsten Hoffnungen. Die Ungunst der Verhältnisse hatte ihn lange Zeit verhindert, etwas wirklich Nützliches zu tun. Erst in der letzten Woche des Mai waren ihm Erfolge beschieden gewesen. Truppen und Unterführer hatten viel gelernt. Sie zeigten sich in immer steigendem Maße zu größeren Unternehmungen befähigt. Da mußte er plötzlich innehalten und seine Schar, den Bestimmungen des Waffenstillstandes entsprechend, in die Heimat zurückführen!

An diese Enttäuschung sollte sich dann noch eine zweite, viel schwerere anschließen.

Während des Rückmarsches hinter die im Waffenstillstand festgesetzte Trennungslinie der Parteien, die Elbe, wurde das Freikorps am 17. Juni bei Kitzen, unweit Leipzig, überfallen und auseinander gesprengt.

Die Nachricht von diesem Ergebnis rief im Heerlager der Verbündeten die größte Erbitterung hervor; denn Preußen und Russen wurden in gleicher Weise von

ihm betroffen. Blücher beantragte die sofortige Wiederaufnahme der Feindseligkeiten, und Gneisenau schlug vor, daß man zum wenigsten praktischen Nutzen aus der völkerrechtswidrigen Handlung der Franzosen ziehen sollte. Das geschah denn auch, indem die Verproviantierung der noch im Besitz Napoleons befindlichen Festungen östlich der Elbe, die, den Festsetzungen des Waffenstillstandes entsprechend, von den Verbündeten zu veranlassen war, nicht ausgeführt wurde. Wichtige Plätze sind infolgedessen beim Wiederbeginn der Feindseligkeiten eher gefallen, als es ohne diese Tatsache der Fall gewesen wäre. So hat denn der Untergang der Lützower wenigstens auf diese indirekte Weise der großen Sache des Vaterlandes einen nicht unerheblichen Nutzen gestiftet.

In ganz Preußen wurde die Kunde jenes Überfalles mit tiefer Trauer und Bestürzung vernommen. Gerade die gebildeten Stände, aus denen sich ja das Freikorps in erster Linie zusammensetzte, waren auf das schwerste betroffen. Allgemein befürchtete man, daß Napoleon den Gefangenen dasselbe Schicksal bereiten werde wie einst den in seine Hände gefallenen Schillschen Offizieren.

Besonders peinliches Aufsehen erregte aber die Tatsache, daß es württembergische Truppen waren, die zum Untergange der Freischar das meiste beigetragen hatten. Nicht ohne Berechnung hatte Napoleon gerade diese zur Vollstreckung der Exekution bestimmt. Er hoffte wohl, damit die Kluft zwischen Preußen und dem Rheinbund noch zu vertiefen. Auch lag ihm daran, daß die bald allgemein erhobene Beschuldigung, an den Lützowern sei schmählicher Verrat geübt worden, nicht auf die Franzosen fiel. Dennoch trifft nur diese, und zwar in erster Linie den Kaiser selbst, jener Vorwurf.

Der Waffenstillstand war am 4. Juni geschlossen worden. In ihm wurde bestimmt, daß das westliche Elbufer bis zum 12. von allen Streifkorps der Verbündeten zu räumen sei. Lützow hat jedoch erst am 9. Juni die Mitteilung von der Einstellung der Feindseligkeiten erhalten. Dieses geschah zudem durch einen feindlichen Offizier, ohne daß dieser ein offizielles Schriftstück vorzuweisen vermochte. Es war also richtig, wenn Lützow sich nicht allein auf diese Angabe verlassen, sondern zunächst nähere Erkundigungen einziehen wollte. Es ist ferner nicht festgestellt, ob er mit der ersten Nachricht vom Waffenstillstand auch gleichzeitig die Bestimmung erfuhr, daß er am 12. bereits die Elbe überschritten haben müßte. Das verhängnisvolle Zögern in Plauen, das dem Feinde Gelegenheit gab, seinen Aufenthalt in Erfahrung zu bringen und alle Anstalten zu seiner Vernichtung zu treffen, wird dadurch ebenfalls verständlich.

Als er dann am 14. Juni durch das sächsische Kriegsministerium die Waffenstillstandsabmachungen in zweifelsfreier Weise erfuhr und seine äußerst gefährdete Lage ihm klar wurde, erwog er den Gedanken, über die nahegelegene neutrale böhmische Grenze zu entweichen, wo er allen Nachstellungen entzogen war. Aber immerhin hätte er dann die Waffen niederlegen müssen, und das war ein schwerer Entschluß. Da ihm anderseits ein sächsischer Offizier als Marschkommissar gesandt wurde, der für die ordnungsmäßige Unterbringung und Verpflegung des Freikorps sorgen sollte, entschloß er sich, auf kürzestem Wege, quer durch den Feind, nach der Elbe zu marschieren. Daraus ist ersichtlich, daß er den ihm gegebenen Versicherungen volles Vertrauen entgegenbrachte.

Anfangs ging alles gut. Begegnungen mit französischen Truppen verliefen ohne Zwischenfall, da man das Freikorps glatt passieren ließ. Als es aber am Abend des 17. Juni bei Kitzen Biwak beziehen wollte, war es von den verschiedenen mobilen Kolonnen, die auf Napoleons Befehl zu seiner Verfolgung entsandt worden waren, bereits umstellt. Nur noch mit dem Säbel in der Faust hätte Lützow sich einen Ausweg bahnen können; aber er glaubte bis zum letzten Augenblick nicht an böse Absichten des Feindes. Eine Unterredung, die er mit dessen oberstem Führer, General Fournier, hatte, bestärkte ihn noch in dieser Täuschung, so daß er dem Korps den Befehl gab, sich in Marschkolonne auf die Straße nach Leipzig zu setzen. Der Befehl, bei Todesstrafe keine Feindseligkeiten zu beginnen, wurde nochmals wiederholt. Als dann der Feind plötzlich auf die ruhig ihres Weges ziehende und Marschlieder singende Kolonne einstürmte, war es zu spät, Gegenmaßregeln zu ergreifen. Die Infanterie, die sich Lützow aus Kriegsgefangenen gebildet hatte, stob beim ersten Schuß auseinander. Von der Kavallerie kamen nur einige Teile zum Aufmarsch und zu regelrechtem Gegenstoß. Der Rest wurde nach kurzem Handgemenge überwältigt. Nur der hereinbrechenden Dunkelheit war es zu danken, daß wenigstens die größere Hälfte der Reiter sich durch die Flucht zu retten vermochte. Lützow selbst langte, zum vierten Male verwundet, nachdem er sich einige Zeit im Hause eines Freundes versteckt gehalten hatte, nach abenteuerlicher Fahrt am 26. Juni in Genthin an, wo er zu seiner Freude seine 3. Eskadron, mit welcher der energische Oberjäger Beczwarzowsky sich durchgeschlagen hatte, fast vollzählig vorfand.

So endete der mit großen Hoffnungen unternommene Streifzug im Rücken des Feindes mit einer Katastrophe. Sie wurde herbeigeführt durch eine offenbare Treulosigkeit, der Lützow, selbst eine einfache, gerade Natur, zum Opfer gefallen war.

(Schluß folgt.)



Zum Studium des modernen Seekrieges.

„Die praktische Ausbildung für den Krieg erfolgt auf den Übungsfeldern; theoretische Studien können hier ergänzen und fördern. In letzterer Beziehung bietet die Kriegsgeschichte eine unerschöpfliche Quelle für jeden, der das Waffenhandwerk zu seinem Lebensberuf erwählt hat." Diese Worte des Generals der Infanterie v. Verdy, die der verewigte Meister der „applikatorischen Methode" seinen „Studien über den Krieg" vorausschickte, gewinnen für den Seeoffizier eine besondere Bedeutung hinsichtlich des russisch-japanischen Krieges als des einzigen modernen Seekrieges zwischen zwei großen Seemächten. Und da auch hier zugegeben werden muß, „daß der einzelne Offizier gar nicht imstande ist, aus der Fülle der rasch anschwellenden Literatur über diesen Krieg das für die Praxis unmittelbar Wichtigste ohne weiteres herauszufinden"*), so ist um so lebhafter der Abschluß desjenigen kriegsgeschichtlichen Werkes zu begrüßen, das in großzügiger Darstellung alles Wesentliche dieses Krieges zu applikatorischem Studium herausgearbeitet hat: Vizeadmiral a. D. Frhr. v. Maltzahn übergibt mit seinem Buche über den Seekrieg zwischen Rußland und Japan, dessen dritter und abschließender Band jetzt vorliegt, dem Seeoffizierkorps eine Quelle der beruflichen Belehrung und Fortbildung, die einzig dasteht**). Daß bei der Kürze des geschichtlichen Abstandes und der Unvollkommenheit des vorhandenen Quellenmaterials eine wirklich erschöpfende historische Darstellung noch nicht gegeben werden konnte, betonte der Verfasser schon im Vorwort zum ersten Bande, wo wir auch die folgenden programmatischen und beherzigenswerten Sätze finden: „Aus allen diesen Gründen (nämlich Unmöglichkeit lückenloser Berichterstattung usw.) darf dem Geschichtsschreiber — wie dem Leser — die Phantasie nicht fehlen. Sie muß durch Kombination einzelner, scheinbar zusammenhangloser Tatsachen, durch den Versuch, einzudringen in die geistige Arbeit derer, die im Kriege handelten, das zu einem Gesamtbilde ergänzen, was die Berichte oft nur lückenhaft ergeben. Ist solches Bild dann auch rein individuell, so ist es doch gerade das Höchste, was das Studium der Geschichte geben kann. »Eine im strengsten Sinne objektive Geschichtsschreibung gibt es nicht.«

Aber gerade hierin liegt — besonders für die Kriegsgeschichte — die Berührung mit der Wirklichkeit. Denn auch im Kriege selbst gibt es keine Sicherheit. Alle Nachrichten, die eingehen, bedürfen der Kontrolle, der Kombination, der Ergänzung durch die Phantasie des Führers. Er erst formt sie zu einem — wieder rein individuellen — Gesamtbilde. Dieses wird um so richtiger sein, je besser vorgebildet der Führer an seine Aufgabe herantritt und je geeigneter er nach Charakter und Befähigung für seine Aufgabe ist. Nur der unerschütterliche Glaube an die Richtigkeit dieses selbst geformten Bildes gebiert dann den Entschluß zum Handeln, den Willen zur Tat"***).

---

*) Frhr. v. Freytag-Loringhoven, „Die Führung in den neuesten Kriegen", Erstes Heft, Vorwort S. VI. Berlin 1912, E. S. Mittler & Sohn.

**) Curt Frhr. v. Maltzahn, Vizeadmiral a. D., „Der Seekrieg zwischen Rußland und Japan 1904 bis 1905". Dritter Band. Berlin 1914, E. S. Mittler & Sohn. 8 M, gebunden 10 M.

***) Frhr. v. Maltzahn a. a. O. I. Band, Vorwort S. XI, XII. Die Besprechungen der beiden ersten Bände finden sich in Marine-Rundschau 1912, S. 1204 ff., und 1913, S 1028 ff.

In diesem Sinne und Geiste ist auch der vorliegende dritte Band bearbeitet, der den Aufenthalt des II. Pazifischen Geschwaders in Madagaskar, den Marsch des II. und III. Geschwaders zum Kriegsschauplatz, die japanischen Vorbereitungen, die Schlacht von Tsuschima und die Schlußereignisse des Krieges umfaßt und die gesamte Darstellung mit einer kurzen politischen und militärischen Bilanz abschließt.

Die Schlacht von Tsuschima steht naturgemäß im Mittelpunkt, und wie der Aufbau der historischen Schilderung allmählich zur Entscheidungsschlacht (das viel mißbrauchte Wort ist hier einmal am Platze!) hinführt, sehen wir zugleich den Aufbau und Zusammenhang all der vielen Faktoren, die für den Ausgang einer modernen Seeschlacht entscheidend sind, deutlich vor Augen. Die Organisation der obersten Kriegsleitung, die Dispositionsschwierigkeiten für die Kohlenschiffe, das vorsichtige und teilweise fast feindliche Verhalten der Neutralen, die Ausbildungsnöte, der Gefechtsbereitschaftszustand der Schiffe, die Einflüsse der innerrussischen Zustände auf den Geist der Besatzungen und ihre Manneszucht im besonderen — alle diese Punkte zeigen uns mit den russischen Schwächen und Mängeln zugleich die unentbehrlichen Grundlagen für Schlachtenerfolge und praktisch-wirksame Seemacht in ihren tiefgehenden Zusammenhängen. Einem seemächtigen Holland hätte Japan kaum eine so gemessene Stellungnahme zu der Handhabung der Neutralität im voraus zukommen lassen. Frankreich dagegen konnte sich eine zeitweise recht weitherzige Auslegung der Neutralitätsvorschriften erlauben. Die Verworrenheit der russischen obersten Befehlserteilung machte sich bei der Ausreise des II. und III. Geschwaders in bedenklichster Weise geltend und rückt die Vorzüge einer einheitlichen, schon im Frieden organisierten und vorbereiteten obersten Kriegsleitung, die ihre Grenzen kennt und innehält, in das rechte Licht. Wie der ganze Krieg, so ist auch dieser Ausmarsch dazu geeignet, darzutun, welch hohe Bedeutung einer Führerpersönlichkeit zukommt und welchen Einfluß auf Erfolg und Mißerfolg der Geist der Besatzungen hat. Die Einflüsse der politischen Zustände in der Heimat waren recht ungünstig, um so mehr, als gerade die Offiziere einerseits zur Schwarzseherei und zum Fatalismus, anderseits zur Zügellosigkeit neigten und der in der ganzen Lage enthaltenen Versuchung zur chronischen Kritik, zu Übertreibungen und wachsender Unlust offenbar nur wenig Offizierauffassung und Selbstzucht entgegenzusetzen hatten. Vor allem anderen aber tritt der Wert einer gründlichen, systematischen, kriegsmäßigen Friedensausbildung hervor, die den russischen Geschwadern gänzlich fehlte. Alle Opfer, die wir in dieser Beziehung bringen einschließlich der nicht immer zu vermeidenden Unglücksfälle, scheinen angesichts der Aussichtslosigkeit solcher Improvisationen im Kriege nicht zu hoch, nein, nur notwendig und sachlich geboten.

Es kann nicht die Aufgabe dieser Besprechung sein, den Gang der Kriegshandlung im einzelnen zu verfolgen. Näher betrachtet werden sollen hier in erster Linie die aus der Schlacht von Tsuschima zu ziehenden Lehren*). Da steht im Vordergrunde des Interesses das strategische Ziel Rojestwenskys. Dem russischen Admiral war durch das bekannte Telegramm 241 Mitte Januar die Aufgabe gestellt worden, die Seeherrschaft sich zu erkämpfen. Schon damals hatte er dies als undurchführbar und als einzig erreichbares Ziel den Durchbruch nach Wladiwostok bezeichnet.

*) Vgl. auch Beiheft 3/4 zum Mil. Wochen-Blatt 1913, „Tsuschima", Vortrag gehalten in der Militärischen Gesellschaft zu Berlin am 10. Januar 1913.



Schließlich erhielt er an der anamitischen Küste den Befehl, „die Flotte nach Wladiwostok zu führen".

„Admiral Rojestwensky hielt sich nicht für stark genug, um auf einen Sieg in der Schlacht rechnen zu können. Er hat an die Notwendigkeit eines Kampfes gegen die japanische Flotte aber immer geglaubt und gehofft, mit einem genügend starken Rest von Schiffen nach Wladiwostok zu gelangen, um von dort aus dem Feinde Schwierigkeiten zu bereiten, die den Krieg zu Rußlands Gunsten beeinflussen könnten . . . . .

Der strategische Plan Rojestwenskys rechnete . . . mit unrichtigen Annahmen für den Gegner und, für den Fall des Gelingens, mit Vorteilen, die sich kaum je verwirklicht hätten. Den Glauben an einen Sieg in der Schlacht hat er nie in sich getragen, aber er hat immer damit gerechnet, daß sein Plan nur durch einen den Angriff des Feindes abwehrenden Kampf durchgeführt werden könne. Die Unvereinbarkeit von offensiver Form und defensivem Inhalt zeigt sich hier aufs neue*)." Für Japan war es dagegen aus verschiedenen, in den besonderen Bedingungen dieses Krieges liegenden Gründen richtig, daß es die strategische Defensive wählte. „Und diese Verteidigung des heimatlichen Kriegsschauplatzes war erfüllt von richtigem offensiven Geist, der seine Kraft zurückhielt, um sie voll einzusetzen zur siegreichen Entscheidungsschlacht. Das Umgekehrte haben wir auf seiten der Russen gesehen: die äußere Form der Offensive fiel ihnen zu mit allen Nachteilen, die der Kräfteverbrauch zur Überbrückung des Raumes, das Loslassen der Kraftquelle der Heimat und die Reibungswiderstände im Verkehr mit den Neutralen bringen. Der Geist der Offensive hat der russischen Flotte stets gefehlt, wie ja auch die Aufgabe, die sie sich nach Ankunft auf dem Kriegsschauplatz stellen wollte, ihn nicht erkennen läßt." Der Gedanke, die Flotte gar nicht einzusetzen, sie als fleet in being, als Kriegsdrohung gegen Japan „irgendwo" liegen zu lassen und politisch zu benutzen, ist erwogen worden. Nicht aber sind erwogen worden die Aussichten, die die Flotte bei vollem Einsatz gehabt hätte, wenn sie der Leitgedanke möglichster Schädigung des Gegners beseelt hätte an Stelle des unseligen Durchbruchgedankens. Eine Flotte, die noch nicht gekämpft hat, ist als fleet in being ein recht unsicheres Druckmittel. Ein Staat, dessen Seemacht durch rücksichtslosen Einsatz eines unterlegenen und dabei niedergekämpften Gegners schon stark gelitten hat, wird dagegen weiteren Kriegsmöglichkeiten, beispielsweise neuen Bündnissen gegenüber, weit eher nachgiebig sein, als vor der Entscheidung gegenüber einer fleet in being, von der man nicht wissen kann, ob sie den Kampf meidet oder gar fürchtet.

Auch in der Schlacht hat es an Gelegenheiten für die Russen nicht gefehlt, die — besser ausgenutzt — die ganze Lage der Schlacht hätten ändern können. So sagt auch Frhr. v. Maltzahn bei der bekannten Wendung der I. und Schwenkung der II. Division am Ende des ersten Gefechtsabschnittes (gegen 3 Uhr nachmittags): „ein noch kampfkräftiger, entschlossen geführter Feind hätte hier vielleicht mit einem Male das Spiel wieder in die Hand bekommen können". Der Admiral räumt — zum Vorteil klarer taktischer Vorstellungen — mit der Legende auf, daß der Durchbruchsgedanke das taktische Verhalten der beiden Führer in der Schlacht beeinflußt habe. Der Verlauf der Schlacht zwischen den Kampflinien ist der eines laufenden Gefechts mit erheblichem Geschwindigkeitsüberschuß auf japanischer Seite. Das laufende Gefecht

*) Vom Besprecher gesperrt.



unter Umfassung der feindlichen Spitze war für die Japaner das sicherste Mittel, den einmal gestellten Gegner zu schlagen, „und der japanische Überschuß an Geschwindigkeit machte dem Feinde ein Ausweichen unmöglich. Das Abdrängen der russischen Spitze nach Süden hin war also eine artilleristisch-taktische Maßnahme, die sich aus der Anfangsstellung der beiden Gegner und dem Gefechtszwecke von selbst ergab. Mit dem strategischen Zweck — Verlegung des Weges nach Wladiwostok — hatte sie direkt nichts zu tun, indirekt nur insofern, als solche »Umwicklung« oder »Überflügelung« eben das sicherste Mittel war, ihn auf dem Wege dorthin totzuschlagen.

Totschlagen, d. h. Vernichtung der feindlichen Streitmacht, ist ja stets das Hauptgeschäft der Schlacht, und es führt nur zu unklarem taktischen Denken, wenn man für einfache Dinge nach spitzfindigen Begründungen sucht."*)

Der artilleristische Vorteil, der den Japanern aus ihrer überlegenen Geschwindigkeit erwuchs und der im wesentlichen den ersten Abschnitt der Schlacht entschied, zeigt die taktische Bedeutung der hohen Geschwindigkeit für Kampfschiffe. Ein Überschuß von 5 kn Gefechtsgeschwindigkeit wird sich bei dem Stande der internationalen Schiffbautechnik heute nicht ohne Verzicht auf Kampfkraft erreichen lassen, d. h. derartige Überschüsse kann man nur mit einem besonderen Typ, dem Panzerkreuzer, erreichen, dessen Rechtfertigung eben in den taktischen Chancen überlegen schneller Kampfschiffe zu erblicken ist. Auch für die „Verwendung der einzelnen Teile einer Flotte zu gemeinsamem Handeln, aber ohne Einstellung in eine einheitliche Formation", wie es bei der Schiffszahl moderner Flotten nicht mehr anders möglich ist, wird die „Differenzierung der Kampfschiffe nach der Schnelligkeit die unumgängliche Vorbedingung. Der Unterschied in der Geschwindigkeit ist ja doch das entscheidende Merkmal für Trennung von Linienschiff und Linienschiffskreuzer in zwei Typen. Ihn verwischen, hieße die Taktik unmöglich machen, die heute in den großen Flotten geplant wird".

Maßvoll im Urteil und alle Besonderheiten der Verhältnisse sorgfältig berücksichtigend, erwähnt Frhr. v. Maltzahn sowohl die tüchtigen, anerkennenswerten Einzelleistungen auf russischer Seite und die guten Eigenschaften des russischen Personals, die bessere Erfolge in Zukunft wohl denkbar erscheinen lassen, wie auch die mancherlei Fehler und Unterlassungen der Japaner, die nur diesem Gegner gegenüber ohne Nachteil bleiben konnten. So heißt es von der Torpedobootswaffe: „Das Bild, das die japanischen Torpedobootsangriffe in diesem Kriege geben, kann ja überhaupt nicht maßgebend sein für die Wichtigkeit, die man dieser Waffe im Kriege beizumessen hat. Einerseits haben die Japaner infolge der mangelhaften Kriegsschulung und Kriegsrüstung der Russen Erfolge erzielt, die über das hinausgehen, was ihre technische und taktische Vorbereitung verdiente, anderseits sind sie nicht imstande gewesen, zu zeigen, welche Erfolge wirklich gut geführten, technisch tadellos beschaffenen Booten beschieden sein können." In bemerkenswerter Weise betont Frhr. v. Maltzahn den Zusammenhang zwischen den erstaunlichen Gesamtleistungen der Japaner und jener Verbindung religiösen und monarchischen Denkens, wie sie beispielsweise aus dem Telegrammwechsel des Kaisers mit dem Flottenchef nach dem Siege von Tsuschima spricht.

*) Vom Besprecher gesperrt.



Das Schlußwort gibt einen politischen und militärischen Überblick und Ausblick: „Die englisch-japanischen Bündnisverträge ..... begleiten den russisch-japanischen Krieg und rahmen ihn ein. Der erste gab Japan den notwendigen Rückhalt, um den Krieg gegen Rußland beginnen zu können, der zweite lieh Hilfe beim Friedensschluß, der Zusatz von 1911 aber schränkte Englands Verpflichtungen ein, als Japan, gestützt auf seinen Kriegserfolg, sich als pazifische Vormacht zu fühlen begann und Englands Hilfe auch hierfür hätte in Anspruch nehmen können. Als die in Betracht kommenden Fragen von dem asiatischen Kontinent hinübergriffen auf die See, als für England an Stelle des indischen Problems das pazifische trat, da zog es seine Hand zurück .... Japan, das man für seine politisch-militärische Stellung oft mit England verglichen hat, ist durch den Krieg mit Rußland aus einem Inselstaat zu einem Reich gemischten Bestandes geworden. Wie werden sich die Verhältnisse zwischen Seekrieg und Landkrieg gestalten, wenn der neugewonnene territoriale Besitz auf dem asiatischen Festland einmal verteidigt werden muß gegen ein zum Angriff günstiger gelegenes, besser zum Kriege vorbereitetes Reich, als Rußland es 1904 war? Wird das neuen Zielen zustrebende China dereinst imstande sein, mit Übermacht den Gegner zu erdrücken, der ihm 1894 die Vorherrschaft in Korea nahm, oder wird es, wie viele Japaner hoffen, japanischer Führung folgend, die mongolische Menschenwelle anders lenken?"

Der Ausgestaltung der Kriegschiffstypen durch diesen Krieg widmet Frhr. v. Maltzahn darauf eine Betrachtung, der wir bereits einige Äußerungen über den Panzerkreuzer entnommen haben.

Den Abschluß des Ganzen bildet die „Einrangierung des Krieges in die Seegeschichte", in der es ihm zufällt, die Entwicklung der Linientaktik, die in ihrer modernen Form aus der Friedensarbeit der führenden Flotten hervorgegangen ist, durch die erste praktische Durchführung in größerem Maßstabe zu einem gewissen Abschluß zu bringen. „Bei Tsuschima erst kam der Abschluß der bei Lissa begonnenen kriegsgeschichtlichen Periode, der Linienschiff und Linienkampf wieder in ihre alten Rechte einsetzte."

Von einem hohen Standpunkte aus betrachtet Frhr. v. Maltzahn die Seekriegsgeschichte. Überall sieht man die Fäden, die zum Landkriege, der in diesem Feldzuge in besonders enger Wechselwirkung zum Seekriege stand, und zur großen Politik hinführen. „Wie alles sich zum Ganzen webt" — es ist ein Stück Zeit- und Kulturgeschichte, das uns hier geboten wird, durch die immer wieder hervortretende Schilderung der wesentlichen Zusammenhänge und ist doch im besten Sinne des Wortes ein fachwissenschaftliches Buch, eine „Studie über den Seekrieg auf Grundlage des russisch-japanischen Krieges". Dem Verfasser, dem längst ein Platz in der Reihe der militärischen Klassiker eingeräumt ist, gebührt der Dank aller deutschen Seeoffiziere, die sich mit General Frhr. v. Falkenhausen*) zu der Notwendigkeit bekennen „ernsten, wissenschaftlichen Strebens, geleitet von der Fähigkeit, das, was der Geist in mannigfaltigster Weise in sich aufgenommen, in kräftige Tat umzusetzen".

G. v. F.

*) Frhr. v. Falkenhausen, General der Infanterie z. D., „Kriegführung und Wissenschaft", S. 94, Berlin 1913, E. S. Mittler & Sohn.



Drahtlose Telephonie.

Von Oberleutnant zur See Düvelius.

(Mit 8 Abbildungen.)

Bei der großen Bedeutung, die die Hertzschen Wellen für die Entwicklung der drahtlosen Telegraphie und Telephonie erlangt haben, sind die in früheren Jahren auf anderen physikalischen Grundlagen aufgebauten Arbeiten zur Lösung dieser Aufgaben erheblich in den Hintergrund getreten und dürften im allgemeinen wenig bekannt sein. Bevor daher auf die Verfahren, wie sie den heutigen Versuchen mit drahtloser Telephonie zugrunde liegen, eingegangen wird, sollen die zum Teil recht interessanten Wege, auf denen man in früheren Jahren zu dem gleichen Ziele zu gelangen suchte, kurz gestreift werden.

Telephonie mit Lichtstrahlen.

Die ersten Versuche gehen in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts zurück und beruhen auf der Erfindung von Selen-Zellen.

Selen wird bei der Verarbeitung von Schwefelkies und Kupferkies auf Schwefelsäure in dem Schlamm der Bleikammern in größeren Mengen gewonnen; es erstarrt, wenn es nach dem Schmelzungsprozeß längere Zeit auf einer Temperatur von 210° gehalten wird, zu einem körnigen Körper von grauem, metallischen Glanze. In diesem Zustande besitzt es die Eigenschaft, bei Belichtung das elektrische Leitvermögen zu ändern. Eine allgemein anerkannte Erklärung für diese Erscheinung ist bisher nicht gegeben. Die Fähigkeit des Selens, unter dem Einfluß intensiver Bestrahlung einen bedeutend geringeren spezifischen Widerstand anzunehmen, wurde bereits im Jahre 1817 festgestellt, doch bedurfte es erst der Erfindung des Telephons, bevor an die Verwertung des Selens zu Zwecken der Radiotelephonie mit Hilfe von Lichtstrahlen gedacht werden konnte. Werner v. Siemens war der erste, der den Bau von sogenannten Selen-Zellen versuchte, ohne sie jedoch für drahtlose Telephonie zu verwenden. Beim Bau derartiger Zellen sind im Laufe der Jahre verschiedene Methoden zur Anwendung gekommen, die sich größtenteils an das folgende, von Siemens angegebene Verfahren anlehnen.

In den freien Raum zwischen zwei parallelen Platinspiralen, die zwischen Platten aus nicht leitendem Material lagern, wird geschmolzenes Selen gegossen, so daß es eine widerstandskräftige Brücke zwischen den Platindrähten bildet. Nachdem die Zellen dann längere Zeit in einem Paraffinbad von 210° behandelt sind, werden sie abgekühlt. Die Kurve der Leitfähigkeit solcher Zellen steigt bei wachsender Belichtungsintensität anfänglich sehr steil an, nähert sich jedoch allmählich einem konstanten Werte. Schaltet man nun in einen Telephonkreis eine Selen-Zelle ein, so müssen wechselnde Belichtungen dieser ein dem Rhythmus der Bestrahlungsänderung entsprechendes Schwingen der Membrane zur Folge haben.

Bell, der die ersten Versuche mit einer derartigen Empfangsanlage für Radiotelephonie einleitete, konstruierte gleichzeitig verschiedene Gebeapparate für eine Sprachübermittlung mit Lichtstrahlen.

Die rhythmische Änderung der Beleuchtungsstärken wird hierbei entweder durch die Konvergenz bzw. Divergenz von Lichtstrahlen, die von einer Membrane auf die Selen-Zelle reflektiert werden, erzeugt oder durch entsprechende Volumenänderungen der durch eine Gasflamme gebildeten Lichtquelle mit Hilfe einer manometrischen Kapsel bewirkt. Die geringen Strahlungseffekte der ersten unter diesen Gesichtspunkten konstruierten Anlagen ließen die Versuche nicht über die Grenzen eines Experiments hinausgehen, und die Aussichten auf eine praktische Verwendung von Selen-Zellen für Radiotelephonie waren sehr gering, bis die Entdeckung des sogenannten sprechenden Lichtbogens die Entwicklung einer wirksameren Gebeeinrichtung zu versprechen schien.

Im Jahre 1897 beobachtete Simon, daß ein elektrischer Lichtbogen einen intensiven Ton von sich gibt, wenn die Primärleitung eines arbeitenden Induktionsapparates eine Strecke weit in geringem Abstande parallel zur Speiseleitung des Lichtbogens verläuft. Das Auftreten dieses Tones findet folgendermaßen seine Erklärung:

Die im Lampenstromkreise induzierten Ströme rufen Temperaturschwankungen im Lichtbogen hervor und erzeugen im Gasvolumen ähnliche Schwankungen, die, auf die umgebende Atmosphäre rückwirkend, Luftschwingungen zur Folge haben.

Der Gedanke, dem Speisestrom der Bogenlampe Mikrophonströme überzulagern und auf diese Weise die auf das Mikrophon wirkenden Schallwellen im Lichtbogen zu reproduzieren, liegt nahe, und die Verwendung eines derartig beeinflußten Lichtbogens als Sender zu einer Selen-Empfangszelle bedeutet dann nur noch einen Schritt weiter, da gleichzeitig mit den erwähnten Temperaturänderungen auch die Lichtintensität wechselt. Zur Erzielung eines wirksamen Strahlungseffektes gilt es nun vor allem, ein möglichst großes Quantum des ausgestrahlten Lichtes mittels entsprechender Anordnung von Parabolspiegeln auf der Gebe- und Empfangsseite auf die Selen-Zelle zu konzentrieren.

Die Ergebnisse der ersten derartigen Versuche können übergangen werden, da Reichweiten, wie sie für die Praxis in Frage kommen, nicht erzielt wurden. Ungenügende Empfindlichkeit und Beständigkeit der Selen-Zellen verhinderten anfänglich die Überbrückung größerer Entfernungen. Erst nachdem es Ruhmer im Jahre 1902 gelungen war, in evakuierten Glasbirnen Zellen mit einem Dunkelwiderstand von 25 000 Ohm herzustellen, wurden nennenswerte Reichweiten erzielt.

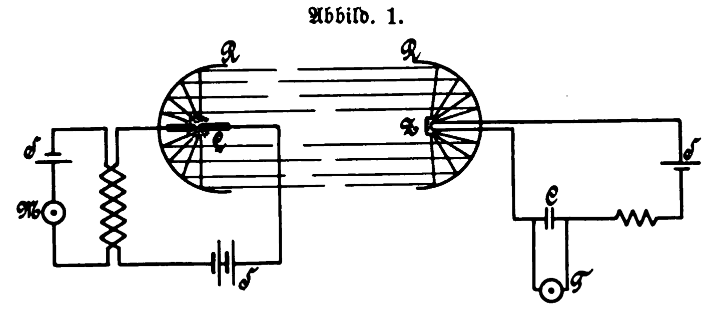
Der schematische Aufbau der bei den letzten bekannt gewordenen Versuchen zur Anwendung gelangten Sende- und Gebeeinrichtungen, die im einzelnen manche konstruktiven Vervollkommnungen auf Grund zahlreicher Erprobungen erfahren haben, gestaltet sich folgendermaßen:

Die Bogenlampe eines Schuckertschen Scheinwerfers wird induktiv durch einen Mikrophonstromkreis zu Intensitätsschwankungen angeregt und die entsprechend den Schwingungen der Mikrophonmembrane in ihrer Intensität schwankenden Lichtstrahlen durch einen Parabolspiegel auf eine im Brennpunkte des Reflektors angeordnete Selen-Zelle gesammelt, die ihrerseits in einen Telephonkreis geschaltet ist (siehe Abbild. 1).

Genaue Zahlenangaben über die Reichweite dieses Systems stehen nicht fest, doch scheint selbst unter günstigen Verhältnissen eine Verbindung über mehr als 15 km nicht erzielt zu sein. Bei unsichtigem Wetter hätten sich naturgemäß gleich günstige

Ergebnisse nicht erreichen lassen, gleichwohl bleibt die Beobachtung, daß die Reichweite durch Rauch und Regen nur wenig beeinträchtigt wird und bei Tage nicht geringer als bei Nacht ist, bemerkenswert. Die Grenzen der Übermittlungsentfernung sind dadurch gegeben, daß bei Erhöhung der Stromstärke zwar die Leuchtkraft steigt, die Stromschwankungen jedoch allmählich aufhören, sich in merklichen Lichtintensitätsschwankungen zu äußern. Ferner zwingt die Verwendung des Mikrophons, das bei großen Stromstärken seiner spezifischen Eigenschaften verlustig geht, ebenfalls zu relativ

Abbild. 1.



S = Stromquelle, M = Mikrophon, T = Telephon, C = Kapazität, L = Lichtbogen, Z = Selen-Zelle, R = Reflektor.

geringen Stromstärken im Lichtbogenstromkreis, da andernfalls die primären Schwankungen der Mikrophonströme nicht genügend zur Geltung kommen. Schließlich darf, zumal auf geringeren Entfernungen, die Intensität des ausgestrahlten Lichtes nicht zu hoch gegriffen sein, da die Empfindlichkeit der Selen-Zellen bei starker Belichtung schnell abnimmt. Immerhin bleibt die Erzielung größerer Reichweiten zum großen Teil eine Kostenfrage, da die Beschränkung der Stromstärken durch geeignete Spiegelkonstruktionen teilweise ausgeglichen werden kann. Der von Ruhmer geplante Versuch einer photophonischen Verbindung entsprechend hochgelegener Punkte über 100 km scheint aus diesem Grunde unterblieben zu sein.

Telephonie mit Wärmestrahlen.

Der Vollständigkeit halber seien auch die Versuche mit Wärmestrahlen zum Zwecke einer radiotelephonischen Verständigung erwähnt.

Bekanntlich ändert sich die Kraft eines Magneten unter dem Einfluß von Wärmeschwankungen. Es muß sich daher bei Verwendung eines in einer Induktionsspule lagernden Magneten als Empfänger die Änderung von Wärmestrahlen entsprechend dem bei der Lichttelephonie besprochenen Verfahren induktiv in einem Telephon vernehmbar machen. Die starke Absorption dieser Strahlen hat die in dieser Richtung eingeleiteten Arbeiten nur experimentelle Bedeutung erlangen lassen.

Hydrotelephonie.

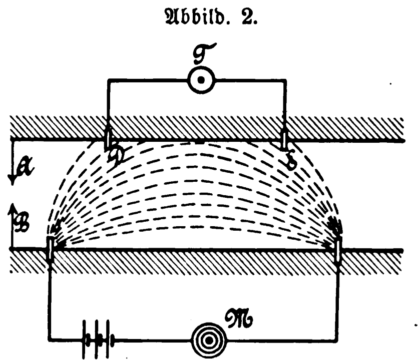
Die Versuche auf dem Gebiete der Hydrotelephonie beruhen auf der Ausbreitung elektrischer Stromlinien im Wasser.

Zwischen zwei in Wasser getauchten Elektroden bildet sich, sobald sie erregt werden, ein elektrisches Feld aus, in dem senkrecht zu den Niveauflächen gleichen

Potentials Stromlinien von einer Elektrode zur anderen verlaufen. Es muß also zwischen zwei innerhalb dieser Stromlinien liegenden, leitend verbundenen Platten entsprechend der Erregung der Primärelektroden ein elektrischer Strom auftreten, sobald sich die Sekundärelektroden innerhalb der Niveauflächen verschiedener Potentiale befinden. Die Hydrotelephonie zwischen Stationen, die ihre Lage zueinander ändern, ermöglicht dementsprechend eine telephonische Verbindung nur unter bestimmten Voraussetzungen und hat daher auch nur zwischen zwei durch Wasser getrennten Landstationen praktisch Verwendung gefunden.

Die Konstruktion der Sende- und Empfangseinrichtungen gestaltet sich folgendermaßen (siehe Abbild. 2):

Abbild. 2.



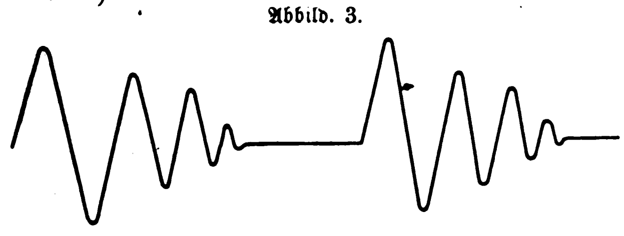
In einer mit den Enden ihres Leiters in der zu überbrückenden Wasserfläche A B lagernden Primärlinie wird der speisende Gleichstrom entweder direkt oder induktiv durch ein Mikrophon nach den Schwingungen der Sprache variiert, so daß im leitenden Wasser eine entsprechende Änderung der Stromlinien erzeugt wird. Die Empfangsseite besteht in einer zwischen den Sekundärelektroden D und E liegenden Leitung, in die ein Telephon T eingeschaltet ist. Infolge des ungefähr elliptischen Verlaufs der Stromlinien nimmt ihre Ausbreitung im Wasser mit der Länge der Primärlinie und der erzeugenden Intensität zu. Parallele Lage der Sekundärlinie zur Primärlinie und möglichst große Länge dieser müssen nach dem bisher über den Verlauf der Stromlinien Gesagten bei gleicher Intensität die günstigsten Empfangsstärken ergeben. Entsprechende Anordnungen lassen eine Übermittlung über 17 km erzielen. Die Länge der Primärlinie ist hierbei jedoch bereits mit 3 km, die der Sekundärlinie mit 1,2 km bei einer Intensität von 14 bis 19 Ampère zu bemessen. Wie bei der Lichttelephonie ist auch hier eine Grenze durch die Empfindlichkeit des Mikrophons gesetzt.

Telephonie mit Hertzschen Wellen.

Marconis Erfolge auf dem Gebiete der Funkentelegraphie führten zu dem Versuche, auf dem gleichen Wege auch eine drahtlose Telephonie zu verwirklichen, obwohl die starke Dämpfung der nicht nur von Marconi, sondern bald darauf auch von anderen Technikern anfänglich verwandten Schwingungen eine erfolgreiche Durcharbeitung dieser Idee ziemlich aussichtslos erscheinen lassen mußte. Wir kommen später darauf zurück, um zunächst kurz auf die Dämpfungserscheinungen in einem elektrischen Schwingungskreis einzugehen.

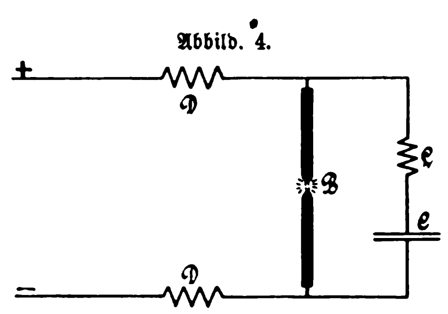
Die in der Funkenstrecke auftretenden Entladungen stellen sich nicht als gleichmäßige Wellenzüge, sondern als eine Reihe schnell abklingender Oszillationen dar, zwischen denen eine im Verhältnis zur Aufeinanderfolge der Entladungen lange elektrische Ruhe herrscht. Dieses allmähliche Abnehmen der Amplituden ist eine Folge der Dämpfung, die ihrerseits ihre Ursache in Energieverlusten hat, die in der metallischen Strombahn, der Funkenstrecke und den Kondensatoren entstehen. Ohne diese Verluste würden sich die Schwingungen mit gleichbleibender Amplitude in fortlaufenden Zügen ausschwingen, gestalten sich aber bei den gedämpften Sendern ungefähr folgendermaßen (siehe Abbild. 3).

Abbild. 3.



Hierbei ist die Anzahl der wirksamen Schwingungen im Verhältnis zur Länge der Pausen, die zwischen den einzelnen Funkenübergängen liegen, zu klein, um eine ununterbrochene Überlagerung von Sprachschwingungen zu ermöglichen. Versuche, die drahtlose Telegraphie dadurch in Telephonie umzuwandeln, daß man die Ausstrahlung nicht im Takte der Morsezeichen erfolgen ließ, sondern mit Hilfe eines Mikrophons beeinflußte, konnten demnach eine Sprachwiedergabe nicht hervorrufen. Auch bei äußerster Steigerung der Entladungszahl bleibt die elektrische Ruhe zwischen den einzelnen Wellenzügen doch noch so groß, daß eine telephonische Übermittlung durch Überlagerung der Sprachschwingungen nicht erfolgreich durchführbar wird. Entwicklungsfähig in weiterem Umfange erweist sich die Telephonie mit elektrischen Wellen erst seit Erfindung und Anwendung der ungedämpften Schwingungen, die in einem aus Lichtbogen, Kapazität und Selbstinduktion gebildeten Kreise entstehen. Der Erklärung ihres Auftretens ist nachstehende Abbildung 4 zugrunde gelegt.

Abbild. 4.



D = Drosselspule, B = Lichtbogen, L = Selbstinduktion, C = Kapazität.

Beim Einschalten des Maschinenstroms werden B und C auf das gleiche Potential gebracht. Sobald nach Berühren und Entfernen der Kohlen der Lichtbogen gebildet ist, steigt die Stromstärke und sinkt die Spannung bei B. Es überwiegt nun das Potential des Kondensators, so daß sich dieser durch den Lichtbogen entlädt.

Der Entladungsstrom passiert hierbei die Selbstinduktion, um dann, mit dem Maschinenstrom verlaufend, durch den Lichtbogen zu gehen. Während sich nun um L ein magnetisches Feld ausbildet, fällt, indem Entladungsstrom des Kondensators und Maschinenstrom sich im Lichtbogen addieren, die Spannung in diesem. Eine weitere Entladung von C ist die Folge, und der aus dem Kondensator herrührende Strom fließt solange, bis zwischen B und C keine Potentialdifferenz mehr besteht. Sobald sich die Potentiale im Kondensator und Lichtbogen ausgeglichen haben, fällt das um die Selbstinduktion gebildete magnetische Feld in sich zusammen, und es entsteht infolge der Selbstinduktionswirkung eine weitere Entladung des Kondensators, die nunmehr ein Sinken des Potentials von C unter das von B zur Folge hat. Zum Verständnis der weiteren Vorgänge stellt man sich diese Entladung vorteilhaft als eine Aufladung im umgekehrten Sinne vor, dergestalt, daß die Ladung des Kondensators als eine Aufladung der oberen, die Entladung als eine Aufladung der unteren Kondensatorplatte aufgefaßt wird. Da durch die parallele Lage des Kondensatorkreises zum Lichtbogenkreis ein stetes Bestreben zum Ausgleich der Spannungen bei B und C bedingt ist, wird der Kondensator nun wieder aufgeladen, und zwar setzt sich der Ladestrom aus der von der Maschine zugeführten und der infolge der oben erwähnten umgekehrten Aufladung aus dem Kondensator nunmehr in umgekehrter Richtung durch den Lichtbogen flutenden Energie zusammen. Die Verminderung der Stromstärke bei B durch den gegen die Richtung des Maschinenstromes über den Lichtbogen fließenden Kondensatorstrom hat ihrerseits eine Steigerung des Lichtbogenpotentials im Gefolge, und während sich bei L analog den geschilderten Vorgängen ein magnetisches Feld ausbildet, steigen die Spannungen bei B und C wieder auf ihre ursprüngliche Höhe. Sobald B und C auf das gleiche Potential gebracht sind, bewirkt das Zusammenfallen des magnetischen Feldes um L, entsprechend dem Vorgang bei der Entladung, einen Überschuß der Kondensatorspannung über die Lichtbogenspannung, und es tritt der oben beschriebene Vorgang des Spannungsausgleichs durch Entladung des Kondensators bei gleichzeitiger Verstärkung des Lichtbogenstromes von neuem auf, der seinerseits in der geschilderten Weise eine Ladung des Kondensators zur Folge hat.

Die Dämpfungsverluste der so von der einen Kondensatorplatte zur andern durch den Lichtbogen schwingenden elektrischen Energie werden durch die regelmäßige Energiezufuhr der Gleichstrommaschine fortwährend ersetzt, so daß Schwingungen ohne Dämpfung mit nahezu sinus-förmigen Spannungskurven auftreten.

Die Frequenz derartiger einem Lichtbogen überlagerter Schwingungen läßt sich mit der beschriebenen Anordnung, wenn nicht äußerst ungünstige Energieverhältnisse auftreten sollen, nicht über 40 000 in der Sekunde steigern; eine Erscheinung, die auf gewissen Beziehungen zwischen Stromstärke, Spannung, Bogenlänge und Frequenz, der sogenannten Lichtbogenhysteresis, beruht, auf die näher einzugehen hier zu weit führen würde. Für Zwecke der drahtlosen Telephonie sind Frequenzen von etwa 200 000 in der Sekunde und darüber erforderlich. So blieb es die Aufgabe weiterer Versuche, Mittel und Wege zu finden, die eine entsprechende Steigerung der Schwingungszahl gestatteten, bis es nach langjährigen Versuchen dem dänischen Ingenieur Poulsen gelang, die störenden Einflüsse der Lichtbogenhysteresis soweit zu beseitigen, daß

Frequenzen, wie sie für Wellentelegraphie und -telephonie erforderlich sind, erzielt und ungedämpfte Schwingungen von ausreichender Frequenz und Energie hervorgerufen wurden.

Die Anordnung, mit der Poulsen sein Ziel erreichte, ist kurz folgende:

Der in einer Wasserstoffatmosphäre brennende Lichtbogen wird der Einwirkung eines transversalen Magnetfeldes ausgesetzt, die aus Kupfer gefertigte positive Elektrode ist hohl und wird innen durch Wasser gekühlt.

Die drei genannten Hilfsmittel: Wasserstoff, Magnetfeld und Kühlvorrichtung genügen in Verbindung mit dem Lichtbogen und dem aus Kapazität und Selbstinduktion bestehenden Schwingungskreis an sich zur Erzeugung der erforderlichen Schwingungen, doch leidet deren Konstanz leicht unter ungleichmäßigem Abbrennen der Kohleelektrode. Poulsen läßt daher, um auch diesem Übelstande abzuhelfen, die negative Elektrode während des Brennens gleichmäßig rotieren.

Den bisherigen Ausführungen ist der sogenannte geschlossene Schwingungskreis ohne beträchtliche Fernwirkung zugrunde gelegt. Erst die Anwendung des offenen Oszillators, bei dem gleichsam die Kondensatorplatten solange von einander entfernt sind, bis sie sich nicht mehr parallel zu einander, sondern in einer Linie, der Antenne, befinden, und alsdann die untere Kondensatorplatte durch die Erde ersetzt ist, ermöglicht ein wirksames Hinaussenden der Strahlung in den Äther.

Die Membrane eines mit einem Detektorkreis verbundenen Telephons würde unter diesen Umständen während der ganzen Dauer der Schwingung einmal angezogen werden. Es bedarf daher, um ein hörbares Schwingen der Membrane herbeizuführen, einer Änderung der Wellenintensität. Dieses Ziel wird bei den verschiedenen Konstruktionen im Prinzip dadurch erreicht, daß durch ein Mikrophonsystem Energieschwankungen auf der Primärseite erzeugt werden. Entsprechend der rhythmischen Änderung der Amplituden bei gleichbleibender Wellenlänge tritt dann ein akustisch wahrnehmbares Vibrieren der Membrane im Empfangstelephon auf. Je größere Stromstärken das Mikrophon zu ertragen vermag, ohne zerstört zu werden, um so größere Energien können auf der Gebeseite verwandt werden und um so bessere Reichweiten werden sich erzielen lassen.

Auf die Eigenarten verschiedener Mikrophonschaltungen und -konstruktionen kommen wir später zurück. Zunächst sei an der Hand nachstehender Abbildung 5 kurz auf die schematische Anordnung einer Station für drahtlose Telephonie mit Lichtbogengenerator eingegangen.

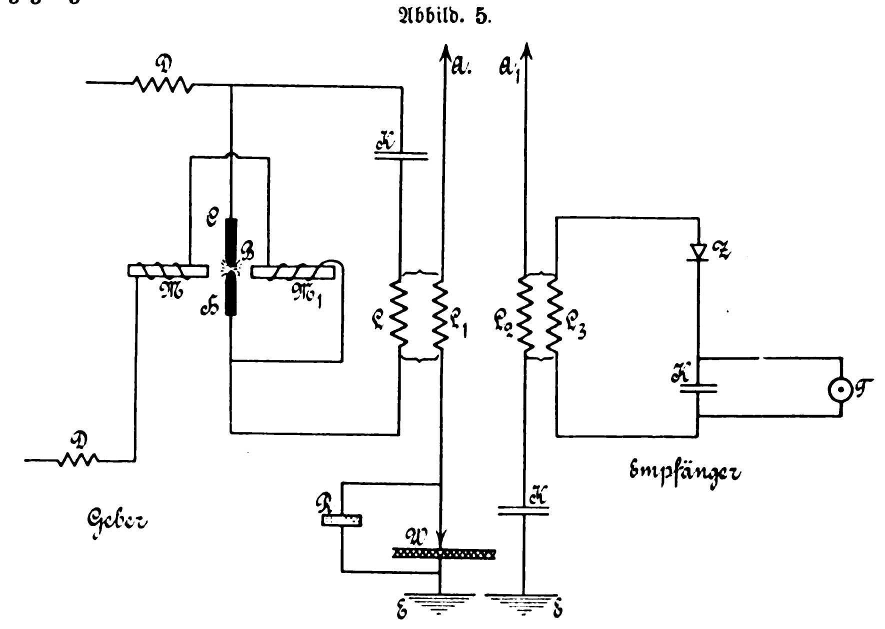
Auf der Gebeseite bilden die im magnetischen Felde zwischen M und M1 brennende Hochfrequenzlampe C B H, die Kapazität K und die Selbstinduktion L den geschlossenen Schwingungskreis, der bei L1 mit dem offenen Schwingungskreis induktiv gekoppelt ist. In diesem ist parallel zu einem Widerstande bei R ein Mikrophonsystem angeordnet. Die Empfangsseite besteht aus einem abstimmbaren Luftleitergebilde, mit dem bei L2, L3 der geschlossene Resonanzkreis induktiv gekoppelt ist. Bei Z liegt der Wellendetektor und bei T das Empfangstelephon.

An Stelle eines Lichtbogens verwendet die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie mehrere in Serie liegende Lichtbogen, den sogenannten unterteilten Lichtbogen. Die schädliche Wärmeentwicklung verteilt sich hierbei so sehr auf die verschiedenen

Lichtbogen, daß sie im einzelnen gering genug wird, um die Anwendung von Wasserstoff in Fortfall bringen zu können.

Auf einige bemerkenswerte Abweichungen anderer Systeme wird nachstehend eingegangen.

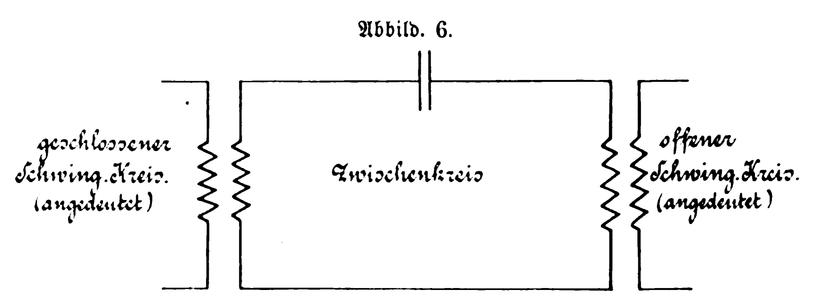
Abbild. 5.



A = Sendeantenne, A 1 = Empfangsantenne, B = Lichtbogen, C H = Elektroden, M, M 1 = Magnete, D = Drosselspulen, E = Erde, K = Kapazität, L, L2 = Primärspulen, L1, L3 = Sekundärspulen, R = Mikrophon, T = Telephon, Z = Detektor, W = induktionsfreier Widerstand.

De Forest, dessen Konstruktion in der Marine der Vereinigten Staaten mehrfach Anwendung gefunden hat, ersetzt die Wasserstoffatmosphäre durch eine Alkoholdampfatmosphäre. Colin und Jeance verwenden als negative Elektrode einen Kohlestift von etwa 1 mm Durchmesser zur Stabilisierung des Lichtbogens und schalten zwischen den offenen und geschlossenen Kreis zur Erhöhung der Schwingungsenergie einen Zwischenkreis nach folgendem Schema:

Abbild. 6.



Bei relativ kleinen Wellenlängen wird mit dieser Schaltung eine kräftige reine Schwingung erzeugt. Da alle drei Kreise sehr genau abgestimmt sein müssen, erfordert

die Handhabung dieses Systems, das bei der französischen Regierung Annahme gefunden hat, große Fertigkeit des Personals, soll aber den Vorteil großer Konstanz aufweisen.

Ein prinzipiell von der Bogenlampenmethode abweichendes Verfahren bildet die Verwendung von Hochfrequenzmaschinen zur Erzeugung ungedämpfter Schwingungen. Die ersten Versuche dieser Art stellt eine von Fessenden (1906) konstruierte Hochfrequenzmaschine von 81 700 Wechseln in der Sekunde dar, die direkt in eine nach Kapazität und Selbstinduktion entsprechend bemessene Antenne eingeschaltet ist. Die im Vergleich zum Poulsen-System einfache Schaltung ergibt sich aus nachstehender Abbild. 7:

Abbild. 7.

A = Antenne,
M = Mikrophon,
W = Hochfrequenzmaschine.

Fessenden erzielte eine Reichweite von 18 km, doch veranlaßten ihn mangelhafte Betriebssicherheit und ungünstige Energieverhältnisse seiner Anlage, bei seinen weiteren Arbeiten wieder auf das Lichtbogensystem zurückzukommen. In den letzten Jahren hat unter anderen Professor Goldschmidt den ursprünglich von Fessenden eingeschlagenen Weg von neuem beschritten und eine Hochfrequenzmaschine mit einer für die Zwecke der drahtlosen Telephonie ausreichenden Periodenzahl konstruiert.

Der Goldschmidtschen Hochfrequenzmaschine liegt der Gedanke zugrunde, die Grundperiode einer Wechselstrommaschine unter Ausnutzung der induktiven Wechselwirkung zwischen den Feldern eines Rotors und eines Stators durch Transformation zu steigern. Der durch Gleichstrom erregte Stator der Maschine erzeugt in einem Rotor einen Wechselstrom von der Frequenz x, der durch einen auf diese Frequenz abgestimmten Kreis fließt. Dieser seinerseits induziert in einem entsprechend bemessenen Schwingungskreis des Stators eine Frequenz von 2 x, die in einem weiteren Kreise des Rotors eine Frequenz von 3 x erzeugt. Das Wechselfeld dieses auf 3 x in Resonanz befindlichen Systems wirkt wieder mit entsprechender Frequenzsteigerung auf den Stator zurück, so daß bei weiterer Vermehrung der Schwingungskreise theoretisch beliebig hohe Frequenzen sich erzielen lassen müßten, wenn nicht durch den abnehmenden Nutzeffekt eine Grenze gesetzt wäre. Die erste derartige von C. Lorenz A. G. gebaute Maschine lieferte bei 10 000 m Wellenlänge 12,5 Kilowatt, bei 5000 m 8 bis 10 Kilowatt. Zur Vermeidung einer übermäßigen Anzahl von Transformationsstufen, deren Steigerung eine Verminderung des Wirkungsgrades im Gefolge hat, muß für eine bestimmte Endfrequenz die Grundperiode so hoch wie möglich gewählt werden, darf aber die zulässige mechanische Beanspruchung des Rotors nicht übersteigen. Die Grenzen, die der Leistungsfähigkeit der Goldschmidtschen Maschine hierdurch gesetzt sind, versucht, scheinbar mit gutem Erfolge, eine von der Telefunkengesellschaft entwickelte Konstruktion einer Hochfrequenzmaschine zu erweitern, bei der die Periodensteigerung außerhalb der mit massivem Rotor gebauten Maschine in geometrischer Proportion durch Transformation in einer geringeren Anzahl von Schwingungskreisen, als sie bei dem Goldschmidtschen Prinzip für die gleiche Endperiode zur Anwendung kommt, erzielt wird.

Nach den Angaben des Grafen v. Arco können z. B. 7500 Wechsel mit nur vier Kreisen auf 60 000 transformiert werden, während beim Goldschmidtschen System zu dem gleichen Zweck die doppelte Stufenzahl erforderlich ist.

Ein Nachteil der Hochfrequenzmaschinen bleibt vorläufig noch die Abhängigkeit der Schwingungskonstanz von der Gleichmäßigkeit der Tourenzahl; ihr Vorteil liegt einerseits in der hohen Energie und Dämpfungsfreiheit der Schwingungen, anderseits darin, daß man für Zwecke der Telephonie in der Lage ist, das heutigentags für starke Ströme noch sehr empfindliche Mikrophon im Antennenkreis zu umgehen und eine nur bei dieser Methode der Schwingungserzeugung anwendbare Schaltung herzustellen, mit der es z. B. Telefunken in letzter Zeit gelang, eine telephonische Reichweite von etwa 700 km zu erzielen.

Zur Vervollkommnung der Telephonie nach der Lichtbogenmethode sind in letzter Zeit verschiedene Konstruktionen von Starkstrommikrophonen und widerstandsfähige Schaltungen einfacher Kohlenkörnermikrophone zur Anwendung gekommen.

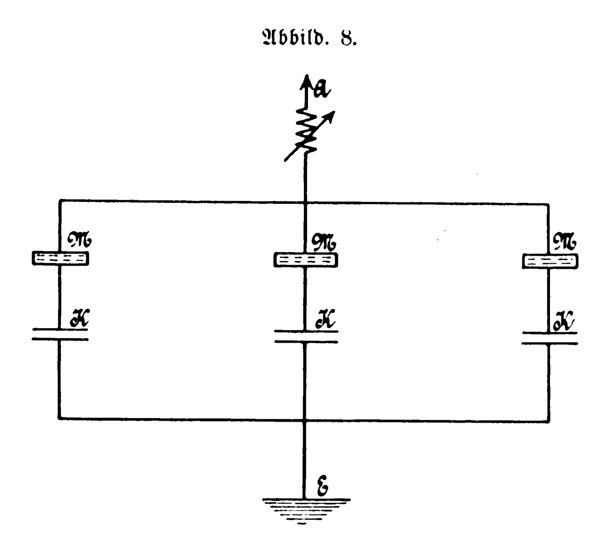
Wohl den eigenartigsten Weg schlägt Majorana mit der Konstruktion eines hydraulischen Mikrophons ein. Bekanntlich erfährt ein dünner Wasserstrahl beim Fallen Einschnürungen, um sich dann allmählich in Tropfen aufzulösen. Der Punkt, bei dem die Einschnürungen beginnen, ändert unter dem Einfluß von Erschütterungen, auch akustischer Natur, je nach der Stärke der Einwirkung seine Höhenlage. Auf dieser Erscheinung baut Majorana auf und kommt zu folgender Anordnung: Ein aus einer leitenden Flüssigkeit gebildeter Strahl fällt zwischen zwei entsprechend der Dicke des Strahls getrennte Elektroden, während das untere, aus sehr dünnem Metall gefertigte Ende der Röhre zwangläufig mit einer Membrane verbunden ist. Die Flüssigkeit stellt die leitende Verbindung der Elektroden her, zwischen denen der Widerstand je nach der auftreffenden Flüssigkeitsmenge Änderungen erfährt, die den Membranschwankungen entsprechen. Über die mit einem derartigen Mikrophon erzielte Reichweite und Verständlichkeit der Sprache führe ich eine von Markau angeführte Äußerung des Erfinders an:

„Bei sämtlichen angestellten Versuchen konnte festgestellt werden, daß das gesprochene Wort, selbst auf Entfernungen von über 400 km, mit vollkommen unveränderter Klangfarbe ankommt. Das ist ein Beweis dafür, daß alle darin enthaltenen akustischen Perioden bei der Übermittlung durch die elektromagnetischen Wellen eine konstante Schwächung erleiden, d. h. daß, im Gegensatz zur Telephonie durch Drähte oder Kabel, bei der radiotelephonischen Übertragung das bekannte Phänomen der akustischen Verzerrung der Sprache nicht auftritt. Die Erklärung für diese Tatsache liegt auf der Hand. Bei der gewöhnlichen Telephonie hängt nämlich die Fortpflanzung eng mit der akustischen Periode zusammen; bei der Radiotelephonie dagegen ist gerade die elektromagnetische Periode der Wellen von hoher Frequenz von größter Bedeutung."

Egner und Holmström bringen wieder das Kohlenkörnermikrophon zur Anwendung und suchen durch eine Kühlvorrichtung die an den Elektroden auftretende Wärme abzuleiten und so das Mikrophon für starke Ströme verwendbar zu machen. Mehrere Gruppen von Mikrophonzellen sind in einem gemeinsamen Gehäuse mit

Wasserkühlung so angeordnet, daß sie je nach den Verhältnissen parallel und hintereinander geschaltet werden können. Neben der Erhöhung des Widerstandes wird dadurch seine Regulierung möglich. Eine entsprechende mechanische Verbindung der Membranelektroden mit dem Mittelteil der Membrane bewirkt ein gleichmäßiges Zusammenarbeiten sämtlicher Zellen. Die Versuchsarbeiten sollen gezeigt haben, daß die Widerstandsänderungen sich verstärken, wenn die Kontakte in einer Gasatmosphäre arbeiten. Der Nachteil dieses Starkstrommikrophons liegt in seiner Unempfindlichkeit gegen geringe Lautstärken, die leicht verständlich wird, wenn man die Größe der schwingenden Masse in Betracht zieht. Die C. Lorenz A. G. verwendet u. a. eine Anordnung von mehreren parallel geschalteten Mikrophonen, bei denen eine ungleichmäßige Beanspruchung durch Kondensatoren verhindert wird, die zu den einzelnen Mikrophonen in Serie liegen (siehe Abbild. 8).

Abbild. 8.



A = Antenne, M = Mikrophon, K = Kondensator.

Wie bereits bei dem Starkstrommikrophon von Egner und Holmström begründet, darf die Anzahl der Einzelmikrophone nicht beliebig hoch gegriffen werden, wenn die Widerstandsänderungen stets gleich günstig bleiben sollen. Das Lorenzsche System weist daher vor den Mikrophonen einen Lautverstärker auf, der die Gruppierung einer recht erheblichen Anzahl von Einzelelementen gestattet.

Bei dem in der französischen Marine angenommenen System werden mehrere Mikrophone in einen Kreis mit variablem Widerstand, variabler Selbstinduktion und Kapazität geschaltet, der seinerseits teils geerdet, teils mit der Antenne verbunden ist. Diese Anordnung hat in Verbindung mit dem bereits früher erwähnten Zwischenkreise im Jahre 1909 zu Reichweiten von 240 km bei 400 m Wellenlänge geführt. Angaben darüber, ob und in welchem Maße dieses Ergebnis mittlerweile verbessert worden ist, habe ich in der einschlägigen Literatur nicht gefunden.

Schluß.

Die ununterbrochene Kette stetiger Entwicklung von den ersten Anfängen der Lichttelephonie bis zu den jüngsten Erfolgen der Hochfrequenzmaschinen berechtigt zu weitgehenden Hoffnungen auf die praktische Verwendbarkeit der drahtlosen Telephonie in der Zukunft. Die weit erheblicheren Reichweiten der drahtlosen Telegraphie ließen noch vor kurzem die drahtlose Telephonie, deren Ausbau immer erneute Schwierigkeiten in den Weg zu treten schienen, mit gewissen und sicherlich auch berechtigten Zweifeln betrachten. Zieht man dagegen die plötzlich erzielten günstigen Versuchsergebnisse seit der vollendeten Konstruktion der letzten Hochfrequenzmaschinen und die Entwicklungsmöglichkeiten, die das neue System offenbar in sich birgt, in Rechnung, so darf mit zureichendem Grunde angenommen werden, daß der Zeitpunkt, in dem drahtlose Telegraphie und Telephonie an Reichweite einander nichts mehr nachgeben, in nicht allzuweiter Ferne liegt. Bevor allerdings der drahtlosen Telephonie, als einem überseeischen Verkehrsmittel, der Weg zu gleicher Bedeutung, wie die Funkentelegraphie sie erlangt hat, geöffnet werden kann, bedarf es noch der Lösung eines recht schwierigen Problems, des sogenannten Gegensprechens, d. h. einer Einrichtung, die es ermöglicht, auf zwei miteinander verkehrenden Stationen gleichzeitig zu sprechen und zu hören. So fern wir auch heutigentags noch von diesem Ziele sind, die Entwicklung der Technik, die in den letzten Jahrzehnten nie geahnte Möglichkeiten hat zur Tatsache werden lassen, berechtigt sicherlich zu der Annahme, daß auch die Lösung dieser schwierigen Aufgabe gelingen wird.



Der englische Marineetat 1914/15.

Die Veröffentlichung des Marineetats bedeutet von jeher ein Ereignis für das öffentliche Leben Englands, dem man mit Spannung entgegensieht. Diese Spannung hatte sich in den letzten Wochen zu besonderer Höhe gesteigert, da durch das unerwartete Hervortreten eines Mitgliedes des Kabinetts die für eine Einschränkung der Rüstungsausgaben eintretenden Kreise sich in ihrer Stellung gestärkt fühlten und durch eine erhöhte Werbetätigkeit auch eine stärkere Propaganda auf gegnerischer Seite auslösten. Ferner konnte es auch dem oberflächlichen Beobachter nicht verborgen bleiben, daß das auf eine Blockmehrheit gestützte Kabinett ernste Schwierigkeiten hatte, bei dem neuen Etat die auseinandergehenden Wünsche der verschiedenen Gruppen der politischen Mehrheitsparteien in Einklang zu bringen. Zeichen des Kompromisses sind daher in diesem Etat besonders zahlreich.

A. Übersicht über den Etat.

Der Etat für 1914/15 fordert die Bewilligung von 1051,6 Mill. ℳ. Rechnen wir zu diesem Netto-Etat die Beiträge der Kolonien und die durch Verkäufe von Schiffen und alten Inventarien erzielten Einnahmen im Betrage von 41,3 Mill. ℳ hinzu, so erhalten wir **1092,9 Mill.** ℳ als Brutto-Etat oder Gesamtbedarf für das Rechnungsjahr 1914/15. Dies bedeutet gegen den Brutto Etat nebst Nachtragsetat 1913/14 von 1039,1 Mill. ℳ einen Mehrbedarf von 53,8 Mill. ℳ.

Die dem Etat beigegebene Denkschrift ist auch in diesem Jahre kurz und beschränkt sich auf eine trockene Zusammenstellung der Ereignisse der Marine im letzten Jahre. Als Gründe für die Etatssteigerungen, die sich bei der bekannten Unübersichtlichkeit des englischen Etats jedoch nicht nachprüfen lassen, werden angegeben:

1. Mehrausgaben an Löhnung und Verpflegung infolge der Vermehrung von Offizieren und Mannschaften.
2. Vermehrung der Pferdestärken der Maschinenanlagen der Schiffe und erhöhter Bedarf an Brennstoffen; Beschaffung einer Reserve an Heizöl.
3. Entwicklung des Luftfahrwesens.
4. Höhere Bausummen der Privatwerften infolge besserer Fortschritte der bei ihnen im Bau befindlichen Schiffe.
5. Vermehrte Ausgaben für Geschütze, Munition und Torpedowesen infolge der Baubeschleunigung der in früheren Jahren bewilligten Schiffe.

B. Einzelheiten des Etats.

Unter den einzelnen Kapiteln des Etats werden im Vergleich zum Vorjahre einschließlich Nachtragsetat folgende Posten gefordert:

	Brutto-Etat 1914/15	Brutto-Etat 1913/14	mehr als im Vorjahre	weniger als im Vorjahre
I. Personalbestand (Offiziere und Mannschaften)	151 000	146 000	5 000	—



	Brutto-Etat 1914/15	1913/14	mehr als im	weniger Vorjahre
II. Ausgaben für aktive Dienstverhältnisse:	M	M	M	M
1. Besoldungen	182 090 400	173 138 880	8 951 520	—
2. Verpflegung und Bekleidung	78 818 705	77 377 771	1 440 934	—
3. Sanitätswesen	6 319 369	5 932 524	386 845	—
4. Zivilpersonal an Bord	2 356 200	2 029 800	326 400	—
5. Erziehung und Unterricht	4 954 283	4 651 710	302 573	—
6. Wissenschaftlicher Dienst	2 032 819	1 984 308	48 511	—
7. Reservemannschaften	10 059 403	9 796 100	263 303	—
8. Schiffbauten, Reparaturen, Indiensthaltung:				
a. Personal	81 930 480	85 221 000	—	3 290 520
b. Material	157 830 720	149 450 400	8 380 320	—
c. Aufträge für Privatwerften	293 367 504	274 151 316	19 216 188	—
9. Armierungen	115 618 020	99 380 640	16 237 380	—
10. Werft- und Hafenbauten	74 092 800	72 246 600	1 846 200	—
11. Verschiedenes	10 853 494	12 790 902	—	1 937 408
12. Admiralität	10 049 897	9 364 865	685 032	—
Insgesamt	1 030 374 094	977 516 816	58 085 206	5 227 928
III. Ausgaben für inaktive Dienstverhältnisse:				
13. Halbsold u. Sold für Verabschiedete	20 967 446	20 850 718	116 728	—
14. Pensionen und Zulagen	33 397 880	32 398 994	998 886	—
15. Zivilpersonen	8 155 104	8 352 229	—	197 125
Insgesamt	62 520 430	61 601 941	1 115 614	197 125
Gesamtsumme von II und III	1 092 894 524	1 039 118 757	59 200 820	5 425 053

Vermehrung der Ausgaben gegen 1913/14: 53 775 767 Mill. M.

Zu I. Personal. Die Vermehrung der Stellen für Offiziere und Mannschaften um 5000 wird mit dem schrittweisen Ausbau der Flottenorganisation entsprechend den Fortschritten anderer Nationen und dem Mehrbedarf des Luftfahrwesens begründet. Die Vermehrung von 5000 Stellen ergibt sich als Differenz der seit vorigem Jahr im Etat angegebenen Höchststärken, die erst gegen Ende des Rechnungsjahres erreicht, aber nicht überschritten werden soll. Legen wir dagegen die Jahresdurchschnittsstärken, 142 500 für das letzte und 148 500 für das neue Rechnungsjahr zugrunde, so ergibt sich eine tatsächliche Durchschnittsvermehrung von 6000 Köpfen.

Mehr gefordert werden:

Offiziere	121	Stellen
Fähnriche und Kadetten	214	"
Deckoffiziere	169	"
Unteroffiziere und Mannschaften	1914	"
Schiffsjungen	2232	"
Seesoldaten	350	"
Insgesamt	5000	Stellen

Über die Rekrutierung im letzten Jahre sagte der Erste Lord in seiner Etatsrede, daß sie in jeder Hinsicht zufriedenstellend gewesen sei. Es sei nicht nur gelungen,

die bewilligten Etatsstärken zu erreichen, sondern auch die einzelnen Laufbahnen und Rangstufen im richtigen Verhältnis zu besetzen. Es sei notwendig gewesen, die Einstellungsbedingungen zu verschärfen, um den Etat nicht zu überschreiten. Mit einem Fehlbetrage von 2000 Mann habe man das Jahr angetreten. Es sei aber nicht nur gelungen, diesen Fehlbetrag zu decken, sondern auch die mehr bewilligten 5000 Mann einzustellen. Im nächsten Jahre habe man mehr Leute in der Marine als zur Zeit der napoleonischen Kriege. Es mache keine Schwierigkeit, die nötigen Mannschaften für die Marine zu erhalten.

Um die vermehrte Zahl der Schiffsjungen ausbilden zu können, ist der Große Kreuzer „Andromeda" als Hulk umgebaut worden und bildet mit dem ehemaligen Großen Kreuzer „Powerful" eine besondere Schiffsjungenschule in Devonport. Das aus acht Schiffen der „Edgar"-Klasse bestehende Schulgeschwader ist in Queenstown stationiert. Es wird erwogen, die für die Signal- und FT-Laufbahn bestimmten Schiffsjungen auf der Hulk „Ganges" in Harwich gemeinsam auszubilden. Erst beim Dienstgrad der Obermatrosen soll eine Trennung der Laufbahnen eintreten.

Die Herabsetzung des Eintrittsalters der Schiffsjungen hat es angebracht erscheinen lassen, besonders geeignete Jungen schon vor dem 18. Lebensjahre zu Leichtmatrosen zu ernennen. Es ist daher verfügt worden, daß etwa 25 v. H. der Jungen bei körperlicher Geeignetheit und vorzüglichen Leistungen bereits mit 17½ Jahren befördert werden dürfen.

Ein Ausschuß unter Kontreadmiral Hood ist mit der Prüfung der Ausbildung der Leichtmatrosen und Schiffsjungen auf seegehenden Schiffen betraut, ein anderer unter Kontreadmiral Duff mit dem augenblicklichen Beförderungssystem der verschiedenen Mannschaftslaufbahnen.

Über die Vermehrung der Offiziere äußerte sich der Erste Lord wie folgt: „Dies ist unsere größte Schwierigkeit, da die Ausdehnung der Flotte schneller vor sich gegangen ist, als es möglich war, Offiziere auszubilden. Die im letzten Jahre angekündigten besonderen Maßnahmen haben im einzelnen folgende Erfolge aufzuweisen: Von der Royal Naval Reserve sind bisher 60 Offiziere in den aktiven Dienst übernommen worden. Es besteht begründete Hoffnung, diese Zahl vor Jahresschluß auf 100 zu erhöhen. Kadetten in höherem Lebensalter sind 41 eingestellt worden; die Berichte über ihre Ausbildung lauten günstig. Es ist anzunehmen, daß auf diesem Wege bis 1920 etwa 200 Leutnants ausgebildet werden können. Die Beförderung von Unteroffizieren schreitet stetig fort. Bis zum 31. März 1915 werden 100 Mates ausgebildet sein und in Offizierstellen Verwendung finden können. Dieses Verfahren wird beibehalten." Bisher war es bekanntlich nur als Notbehelf bezeichnet worden. „Mates für die Ingenieurlaufbahn werden für die nächsten 5 Jahre jährlich nur 10 angenommen. Für die Royal Marines sind bisher 44 Leutnants nach der alten Methode ausgebildet worden. Auf all diese Arten hofft die Admiralität bis zum Jahre 1920 800 bis 900 Leutnants neben den aus Osborne und Dartmouth hervorgegangenen Offizieren zu erhalten."

Da in den letzten Jahren das Lebensalter in den höheren Dienstgraden der Seeoffiziere merklich zugenommen hat, sind die Bedingungen für die Verabschiedung im Falle der Nichtverwendung verschärft worden. Außerdem können Kapitäne zur

See bei Beförderung zum Kontreadmiral verabschiedet werden, sofern die Admiralität entscheidet, daß sie kein weiteres Kommando bekommen werden.

Der Dienstgrad des Lieutenant-Commander ist mit dem 1. April neu geschaffen worden. Es erhalten ihn alle lieutenants, die länger als 8 Jahre im Dienstgrade sind. Eine Änderung im Gehalt oder der Uniform ist damit nicht verbunden. Hierdurch ist ein langgehegter Wunsch der jüngeren Offiziere erfüllt worden.

Zu II, 1. Besoldungen. Die Steigerung der Ausgaben unter diesem Kapitel ist in erster Linie auf die Vermehrung des Personals und die Aufbesserung der Löhne zurückzuführen. Für die im Juli 1914 vorgesehene Probemobilmachung der III. Flotte werden 1,08 Mill. *M* für Gehalt, Löhnungen und Zulagen der Reservemannschaften angefordert. Zur Auffüllung der nur bis zur Hälfte mit aktiven Mannschaften zu besetzenden Schiffe der III. Flotte sind 10 170 Seeleute und Heizer und 1409 Royal Marines erforderlich. Bis Mitte März hatten sich auf die Ende Februar ergangene Aufforderung hin bereits 10 334 Seeleute und Heizer und 3321 Royal Marines der Royal Fleet Reserve zu einer elftägigen freiwilligen Übung gemeldet, so daß an einem personellen Erfolg der Übung kaum zu zweifeln ist.

Zu II, 5. Bildungswesen. Die Eröffnung des Royal Naval College zu Keyham für Lieutenants (E), die Indienststellung eines Schulschiffes für die von höheren Lehranstalten eingestellten Kadetten und die Vergrößerung der Schiffsjungenabteilungen haben eine Vermehrung der Ausgaben um 302 573 *M* zur Folge.

Zu II, 7. Reserven. a) Royal Fleet Reserve. Die Stärke dieser wertvollsten Reserve — sie enthält nur Leute mit mindestens 5jähriger aktiver Dienstzeit — ist im verflossenen Jahre von 25 788 auf 27 762 Mann gesteigert worden. Die Immediate Class hat von 2180 auf 2766 Mann zugenommen, so daß es also bis zum 1. Januar 1914 noch nicht gelungen war, die etatsmäßige Stärke von 3600 Mann zu erreichen. Der neue Etat sieht eine abermalige Vermehrung vor. Der Sollbestand beträgt:

	Klasse A, Leute mit 22 Jahren Dienstzeit	Klasse B, Leute mit 5 Jahren Dienstzeit	Immediate Class	Zusammen
Seeleute	3800	9 150	1600	14 550
Heizer	2500	6 500	1870	10 870
Wachtmeisterpersonal . . .	187	10	—	197
Royal Marines	1840	3 050	600	5 490
Zusammen . .	8327	18 710	4070	31 107

b) Royal Naval Reserve. Der Bestand dieser Reserve, die Personal der Handelsmarine enthält, das im Kriegsfalle zum Dienst in der Marine verpflichtet ist, ist wie in den letzten Jahren auch diesmal weiter zurückgegangen und weist nur noch 17 519 Köpfe gegen 18 191 im Vorjahre auf. Der Etat sieht 19 070 Stellen vor, 1790 Offiziere und 17 280 Mannschaften. Am 1. Januar 1914 hatten 518 Offiziere eine 12monatige Übung in der Marine abgeleistet, 52 waren dazu eingeschifft. 51 Fähnriche der Handelsmarine befanden sich in Ausbildung, die ein Jahr dauert. Sie sollen in erster Linie auf den armierten Handelsdampfern Verwendung finden. Eine Funkentelegraphisten-Laufbahn soll neu eingerichtet werden.

In der zum Minensuchdienst bestimmten „trawler section“ waren am 1. Januar vorhanden: 108 Schiffer, 152 Bestleute, 343 Decksleute, 268 Mann Maschinenpersonal und 121 Trimmer. Im Jahre 1913 haben 693 Leute ihre vorgeschriebene 4 bzw. 8tägige Übung erledigt. Der neue Etat sieht 142 Offiziere und 1136 Mann vor.

c) Royal Naval Volunteer Reserve — freiwillige Nichtseeleute —. Ihre Stärke betrug am 1. Januar 1914 4417 Mann gegen 4224 im Vorjahre. Im neuen Etat sind 4500 Mann vorgesehen. Die Reserve gliedert sich in 47 Kompagnien und 6 Divisionen. Eine 7. Division soll gebildet werden. Eine 14- oder 28tägige Übung haben im verflossenen Jahre 71 Offiziere und 1508 Mann abgeleistet. Der Rang des Surgeon Probationer ist neu eingeführt worden. Die jährliche Besichtigung der Divisionen zeigte eine weitere Verbesserung der Leistungen.

Zu II, 8. Schiffbauten, Reparaturen, Indiensthaltung. Im verflossenen Rechnungsjahre wurden fertiggestellt:

4 Linienschiffe: „Iron Duke“, „Ajax“, „Audacious“, „Centurion“.
2 Schlachtkreuzer: „Queen Mary“, „Australia“, letzterer für den australischen Staatenbund.
5 Kleine Kreuzer: „Fearleß“, „Birmingham“, „Lowestoft“, „Nottingham“, „Sydney“, letzterer für den australischen Staatenbund.
20 Zerstörer, davon 14 „K“-(„Acasta“)-Klasse (Etat 1911/12), 6 „L“-Klasse (Etat 1912/13).
9 Unterseeboote der „E“-Klasse, davon 2 für den australischen Staatenbund.

Am 1. April 1914 befinden sich im Bau:

13 Linienschiffe,
1 Schlachtkreuzer,
16 Kleine Kreuzer,
30 Zerstörer,
24 Unterseeboote.

Von den 16 Zerstörern, die im letzten Etat bewilligt wurden, sind nur 13 vergeben worden. Für die letzten 3 werden 2 Zerstörer von größerem Deplacement gebaut, für die der Bauauftrag im Februar 1914 erteilt ist. Vom Ersten Lord wurden sie als „Flotilla Leaders“ bezeichnet. Nach ihren Namen, „Lightfoot“ und „Marksman“, liegt die Vermutung nahe, daß sie als Führerboote der Zerstörer der „L“- und „M“-Klasse bestimmt sind.

Sechs Öltransportschiffe befinden sich im Ausbau, der Bau weiterer drei, „Olivia“, „Olaf“ und „Olna“, ist geplant.

Das für Portland bestimmte Zerstörerschwimmdock von 2200 t Hebefähigkeit ist von Stapel gelaufen und wird demnächst abgeliefert.

Das Neubauprogramm für 1914/15 sieht vor:

4 Linienschiffe,
4 Kleine Kreuzer,
12 Zerstörer,
Unterseeboote und Hilfsfahrzeuge.

Die Gesamtkosten dieser Fahrzeuge belaufen sich auf 302,3 Mill. ℳ. Hiervon sind 39,8 Mill. ℳ als erste Baurate in den Etat 1914/15 eingestellt. Die im Jahre 1913/14 bewilligten Neubauten kosten 384,0 Mill. ℳ oder 81,7 Mill. ℳ mehr als das neue Bauprogramm. Trotzdem sind die für Neubauten geforderten Beträge höher als im letzten Jahre, nämlich 374,8 Mill. ℳ gegen 354,1 Mill. ℳ einschließlich Nachtragsetat. Daraus ergibt sich, daß die bereits im Bau befindlichen Schiffe im Rechnungsjahre 1914/15 wesentlich beschleunigt werden sollen, wozu die Privatwerften infolge Abflauens der Anspannung im Handelsschiffbau in der Lage sind.

Von den vier Linienschiffen werden zwei auf Königlichen Werften und zwei auf Privatwerften gebaut. Die ersten Bauraten der Schiffe der Staatswerften sind kleiner als im Jahre vorher, so daß sie kaum vor Frühjahr 1915 begonnen werden können. Dagegen werden die beiden anderen Schiffe, deren Bauraten fast doppelt so hoch sind wie im Vorjahre, voraussichtlich schon im Juni 1914 auf Stapel gelegt werden. Von den Kleinen Kreuzern entfallen einer auf die Königliche Werft Pembroke und drei auf Privatwerften. Die Zerstörer werden bekanntlich sämtlich von der Privatindustrie geliefert. Die Zahl der Unterseeboote, die von Mr. Churchill als groß bezeichnet wird, ist nicht angegeben. Sie werden mit Ausnahme von einem in Chatham zu erbauenden Boot an Privatwerften vergeben. Der Bau von zwei früher bewilligten Flußkanonenbooten ist aufgegeben worden.

Über den Typ der Linienschiffsneubauten hat der Erste Lord folgende Angaben gemacht: »Drei von den neuen Linienschiffen werden im Prinzip „Royal Sovereigns“ werden und sollen mit den fünf Schiffen dieses Typs ein gleichartiges Geschwader von acht Schiffen bilden. Das vierte Schiff wird von der Art der „Queen Elizabeth“ werden, also nur Öl brennen und 25 kn laufen. Sämtliche Schiffe werden mit 38,1 cm-Geschützen armiert.« Hiermit ist die in letzter Zeit wiederholt aufgestellte Behauptung, daß die Admiralität zum 34,3 cm-Geschütz zurückkehren würde, widerlegt. Interessant sind die Ausführungen Mr. Churchills über die Einführung des 38,1 cm-Geschützes. Er sagte, vor zwei Jahren hätte die Admiralität erfahren, daß andere Mächte die Einführung eines leistungsfähigeren Geschützes, als das englische 34,3 cm sei, beschlossen hätten. Da nun die „Queen Elizabeth“-Klasse trotz der hohen Geschwindigkeit eine vollwertige Linienschiffsarmierung hätte erhalten sollen, so hätte man sich kurzerhand zum 38,1 cm-Geschütz entschlossen und sämtliche Geschütze für die neuen Schiffe bestellt, ohne vorher ein Probegeschütz gehabt zu haben. Bei den Versuchen mit den ersten Geschützen im letzten Jahr habe sich ergeben, daß das 38,1 cm-Geschütz das beste Geschütz sei, das die englische Marine je besessen habe. Da es durch seine Ladung nie bis zur Grenze seiner Leistungsfähigkeit beansprucht werde, sei es ein Geschütz von besonders langer Lebensdauer. Demnach wird zugegeben, daß die früheren englischen Geschütze diese Eigenschaft nicht aufweisen, was sich allerdings mit dem deckt, was man über ihre Lebensdauer bereits wußte.

Für den Bau von Unterseebooten werden 23,5 Mill. ℳ gefordert. Hiervon entfallen auf die im Rechnungsjahr zu beginnenden Boote 6,3 Mill. ℳ. Der Erste Lord hob in seiner Rede die Bedeutung der Unterseeboote hervor und deutete ihr taktisches Zusammenarbeiten mit Wasserflugzeugen an.

Der weitere Ausbau der **Zerstörerflottillen** ist folgendermaßen geplant: Nachdem im Laufe des Jahres 1914 die Zahl der Zerstörer der vier aktiven Flottillen in der Heimat auf 80 gebracht ist und die vier Patrouille-Flottillen über die gleiche Zahl verfügen, werden aus den durch Indienststellung neuer Zerstörer freiwerdenden Booten **Zerstörer-Reserveflottillen** gebildet. Für ihre Besetzung sollen die Grundsätze der III. Flotte maßgebend sein, also eine aktive Stammannschaft vorgesehen werden, während die Auffüllung im Falle der Mobilmachung durch Reserven zu erfolgen hat. Alle bisher gebildeten Zerstörerflottillen haben bekanntlich ausschließlich aktive Besatzungen.

Eine wesentliche Mehrausgabe verursacht in diesem Etat wiederum die Beschaffung von weiteren Vorräten an **Heizöl**, nachdem erst in dem vor einigen Wochen verabschiedeten Nachtragsetat über 10 Mill. ℳ für den gleichen Zweck gefordert waren. Während noch im Jahre 1911 hierfür fast nichts angesetzt war, sieht der diesjährige Etat über 30 Mill. ℳ dafür vor. Auf den Vorwurf, seinerseits den Übergang zur Ölfeuerung übereilt zu haben, konnte Mr. Churchill entgegnen, daß das augenblicklich erforderliche Heizöl fast ausschließlich für Schiffe berechnet sei, die vor seiner Amtszeit in Auftrag gegeben worden seien. Doch billige er diesen Schritt durchaus und könne sich auf das Urteil eines Sachverständigenausschusses stützen, der die Vorteile der Ölfeuerung für die englische Marine folgendermaßen zusammenfasse: „Schiffe mit Ölfeuerung haben bei sonst gleichen Eigenschaften höhere Geschwindigkeit und fast 40 v. H. größeren Aktionsradius. Ölschiffe können in See den Brennstoff ergänzen, wodurch die Stärke der englischen Flotte bei einer Blockade um 25 v. H. wächst, ohne daß der Gegner einen gleichen Zuwachs erhält. So hoch ist bei Schiffen mit Kohlenfeuerung die Zahl der abwesenden Schiffe anzusetzen, die zum Kohlennehmen ständig in die Häfen detachiert sind. Die Ölübernahme geht leicht und schnell vor sich, ohne das Personal zu beanspruchen. Das Heizerpersonal kann um 55 v. H. vermindert werden. Die Dampferzeugung läßt sich sehr schnell steigern, und hohe Geschwindigkeiten können bis zum letzten Ölvorrat durchgehalten werden, ohne Leute vom Oberdeck zu beanspruchen und hierdurch die Gefechtsfähigkeit des Schiffes zu beeinträchtigen. Die Vorteile des Heizöls treten jedoch erst im Hinblick auf die Entwicklung der Unterseeboote ins richtige Licht. Nicht auf hoher See droht den Schiffen die Hauptgefahr von den Unterseebooten, sondern dann, wenn sie zur Ergänzung des Brennmaterials in die Häfen einlaufen. Hier lauern ihnen die Unterseeboote auf, da Kriegschiffe mit Kohlenfeuerung ganz regelmäßig bestimmte Häfen aufsuchen müssen.

Für das **Luftfahrwesen** sind unter verschiedenen Kapiteln folgende Posten in den Etat eingestellt:

Flugzeuge und Luftschiffe	11 056 963	ℳ
Luftschiffhallen	1 926 576	„
Flugzeugschuppen	1 378 224	„
Ersatz „Hermes“	1 651 829	„
Zentralfliegerschule	386 580	„
Luftdepartement der Admiralität	109 568	„
Zulagen für aktives Personal	703 800	„
Gehalt für Offiziere der Royal Naval Reserve	83 640	„
Insgesamt	17 297 180	ℳ



Hierbei ist Besoldung und Verpflegung des im Luftschiffwesen und im Fliegerkorps verwandten Personals nicht berücksichtigt. Mitte März waren an Flugzeugen 103 Apparate vorhanden. Von diesen waren 62 Wasserflugzeuge und 41 gewöhnliche Landflugzeuge. 120 Flieger hatten vollgültige Fliegerzeugnisse erworben und 20 Offiziere waren im Besitz des Zeugnisses des Aeroklubs. Im Luftfahrwesen waren 125 Offiziere und 500 Mann beschäftigt. Ihre Zahl soll im Laufe des Jahres auf 180 Offiziere und 1400 bis 1500 Mann gesteigert werden. Das in der Ausführung begriffene Luftschiffprogramm ist beim Nachtragsetat erwähnt worden. Von den 15 vorgesehenen Luftschiffen dürften etwa 10 Anspruch auf militärischen Wert haben, die andern 5 eignen sich nur zu Schulzwecken. Die Entwicklung der Luftschiffe betreibt die Admiralität offenbar mehr als ein Zugeständnis an die öffentliche Meinung als auf Grund innerer Überzeugung. Das Hauptinteresse des Ersten Lords gehört dem Flugzeug, dem er eine große Zukunft voraussagt. Mit besonderem Stolz erwähnt er die Erfolge des englischen Wasserflugzeuges, dessen Entwicklung fast ganz in seine Amtszeit fällt und seiner Unterstützung ohne Zweifel sehr viel verdankt. Aus seinen Worten ergibt sich, daß man mit der Außerdienststellung des Mutterschiffes „Hermes“ keineswegs an ein Aufgeben der Verwendung von Flugzeugen vom Schiff aus denkt, sondern daß nur ein geeigneteres Fahrzeug gebaut werden soll. Für den Küstenwachdienst wird ein schweres Wasserflugzeug entwickelt, das Bomben werfen soll und mit Funkentelegraphie ausgerüstet ist.

Auch auf den armierten Handelsdampfer kam Mr. Churchill zu sprechen, ohne durch seine Ausführungen die vielen Zweifel rechtlicher und militärischer Natur zu zerstreuen, die man dieser Maßnahme der Admiralität auch in England entgegenbringt. Nach seinen Angaben sind bisher 40 Handelsdampfer mit je zwei 12 cm-Geschützen armiert, deren Zahl bis Ende 1914/15 auf 70 erhöht werden soll. „Alle diese Dampfer,“ so fuhr er fort, „sind Lebensmitteldampfer. Sie haben keine Erlaubnis, sich mit einem Kriegschiff in einen Kampf einzulassen, sondern in diesem Falle lautet die den Dampferkapitänen zugestellte Anweisung, sich zu ergeben. Dagegen sind die Dampfer sehr wohl fähig, sich gegen feindliche armierte Handelsdampfer zu verteidigen. Die Tatsache, daß sie armiert sind, ist vielleicht schon ein wirksames Abschreckungsmittel gegen die Räubereien (depredations) armierter feindlicher Kauffahrer.“ Unseres Wissens war bisher keine Nation Englands Vorbild gefolgt und hatte Handelsdampfer armiert. Gegen welche armierten Handelsdampfer sollen sich also die englischen Schiffe verteidigen? Kriegschiffen, und zu denen rechnen bekanntlich auch „Hilfskreuzer“, wie sie z. B. England selbst in den Dampfern „Mauretania“ und „Lusitania“ vorgesehen hat, sollen sich die armierten Kauffahrer ja ergeben! Kurzum, die Worte des Ersten Lords dürften nicht imstande sein, die in England selbst und im Auslande in dieser Angelegenheit gehegten Bedenken zu zerstreuen.

C. Die Etatsrede des Ersten Lords.

Mit einer fast dreistündigen Rede leitete der Erste Lord der Admiralität am 17. März die Beratung des Marineetats im Unterhause ein. Zuerst wies er in längerer Auseinandersetzung nach, daß die Steigerung der Ausgaben für die Marine zum großen

Teil auf Maßnahmen zurückzuführen sei, die vor seinem Amtsantritt getroffen worden wären. In der anschließenden Erörterung innerer Fragen der Marineverwaltung behandelte er fast alle augenblicklich schwebenden Probleme und bewies von neuem seine Rednergabe und sein Geschick, auch Fragen rein technischer Art in eine den Laien fesselnde Form zu kleiden. Den Schluß schließlich bildeten die Fragen der hohen Politik, das Stärkeverhältnis der englischen Flotte, die Mittelmeerfrage und das in ein neues Entwicklungsstadium getretene Problem der Kolonialmarinen.

I. Die Gründe für die Erhöhung des Etats.

Wenn man die Gründe, so führte er aus, für eine abermalige Steigerung der Ausgaben für 1914/15 gegen das Vorjahr, einschließlich der Nachtragsforderungen, richtig würdigen wolle, so dürfe man den Überblick nicht auf diese beiden Jahre beschränken, sondern müsse die ganze Zeit ins Auge fassen, für die er das Amt des Ersten Lords bekleide, also den Etat von 1911/12 mit dem für 1914/15 vergleichen. Hierbei ergebe sich in den Kapiteln 8 und 9, Schiffbau und Bewaffnung, allein eine Zunahme von 137,7 Mill. ℳ — abgesehen von Neubauten — die zu zwei Dritteln auf höhere Löhne, Aufstapelung von Ölvorräten und die Entwicklung des Luftfahrwesens zurückzuführen sei. Lasse man die beiden letzten Aufgaben außer Betracht, so ergebe sich, daß die gesamte Zunahme »automatisch« sei, oder aber dem Umstande entspringe, daß England gezwungen sei, eine größere und mächtigere Flotte zu unterhalten. Über die automatischen Steigerungen brauche man kein Wort zu verlieren, bleibe also nur noch die Frage, warum England eine soviel größere und teurere Flotte unterhalten müsse. Die Indiensthaltungskosten einer Flotte hingen naturgemäß von der Zahl und der Art ihrer Schiffe ab. In der Zahl der in Dienst zu haltenden Schiffe aber sei man abhängig von dem Vorgehen anderer Mächte, die in letzter Zeit ihre Flotten vermehrt hätten.

II. Die Stärke der englischen Flotte.

Während England früher den Zwei Mächte-Maßstab angestrebt, also 10 v. H. mehr Linienschiffe gebaut habe als die beiden nächststärksten Seemächte zusammen, habe dieser Maßstab jetzt seine Bedeutung vollkommen verloren. Denn die beiden nächststärksten Seemächte seien Deutschland und die Vereinigten Staaten. Lasse man als ein Gebot des gesunden Menschenverstandes letztere aus dem Spiel, so blieben Deutschland und Frankreich, ein kaum brauchbarer Maßstab. Daher habe man im Jahre 1908 oder 1909 den 60 v. H.-Maßstab angenommen, der sich aber nur auf Neubauten von Großkampfschiffen (d. h. Linienschiffen und Schlachtkreuzern) beziehe. Für die übrigen Kreuzer gelte ein 100 v. H.-Maßstab, nach dem man sich auch stets gerichtet habe. Den 60 v. H.-Maßstab habe er früher folgendermaßen umschrieben: Eine Überlegenheit von 60 v. H. in Schiffen der Dreadnought-Art über Deutschlands Flotte auf der Grundlage des Flottengesetzes vor seiner letzten Novelle herzustellen und fernerhin in dem Verhältnis zwei Kiele zu einem für jedes Schiff zu bauen, das unter diesem Gesetz, entweder unter der letzten oder unter späteren Novellen, hinzugefügt wird. Diesem Maßstabe folge man, und für diesen Standard werde die Zustimmung

des Parlaments gefordert. Dieser Maßstab könne natürlich nicht ewig gelten, vielmehr müsse man ihn nach der einen oder der anderen Seite hin ändern. Im März 1912 habe er an dieser Stelle gesagt, daß, wenn Deutschland an seinem augenblicklichen Flottengesetz festhalte und keinerlei unerwartete Ereignisse in anderen Ländern einträten, dieser Maßstab für die nächsten vier oder fünf Jahre ein finanzieller Führer sei, natürlich nur für Großkampfschiffe. Man habe sich gestritten, welche Schiffe eigentlich auf diesen Maßstab in Anrechnung kämen. Die Admiralität halte sich von diesem Streite fern, habe vielmehr ihr Programm auf Grund dieses Maßstabes zu 4, 5, 4, 4, 4, 4 Großkampfschiffen gegen 2, 3, 2, 2, 3, 2 auf deutscher Seite aufgestellt. Dies sei die Auslegung des 60 v. H.-Maßstabes der Admiralität. Sie berücksichtige alle zweifelhaften Faktoren und den Ersatz älterer Schiffe, die in ihrem Gefechtswert abnähmen.

III. Das Mittelmeer.

Die Bildung eines neunten Linienschiffsgeschwaders, das für das Mittelmeer bestimmt ist, wird vom Ersten Lord wie folgt begründet:

Im Juli 1912, vier Monate nach der programmatischen Erklärung über die Besetzung des Mittelmeeres, habe das Kabinett nach einer gründlichen Prüfung der Mittelmeerfrage beschlossen, daß ein Linienschiffsgeschwader in diesem Meere unterhalten werden müsse, da England der unabhängige Wächter seiner eigenen bedeutenden und lange bestehenden Interessen im Mittelmeer bleiben müsse und keinerlei besondere Verpflichtungen in irgendeiner Richtung eingehen dürfe. Diese vom politischen Standpunkte höchst bedeutungsvollen Worte haben in Frankreich außerordentlich verstimmt. Die wiederholten Besuche englischer Geschwader im Februar und März in Brest und Cherbourg hatten der französischen Presse willkommene Gelegenheit gegeben, die Innigkeit des englisch-französischen Einvernehmens vor aller Welt zu betonen und den schlechten Eindruck des Januar-Interviews des englischen Schatzkanzlers vergessen zu machen. Resigniert muß man nunmehr bekennen, daß der Dreibund augenblicklich festgefügter dastehe denn je, die Triple-Entente dagegen bisher keineswegs die Intimität erreicht habe, die Frankreich erstrebt und erhofft habe; jeder der Ententestaaten wolle seine Interessen selbst vertreten und seine Handlungsfreiheit nicht aufgeben — ganz besonders aber England.

Über die Zusammensetzung des Mittelmeergeschwaders machte Mr. Churchill folgende Angaben: Das Geschwader solle aus 8 Linienschiffen bestehen, sich auf Malta stützen und gegen Ende 1915 formiert sein. Von den 8 Schiffen sollten mindestens 6 „Dreadnoughts" oder „Lord Nelsons" sein. Dafür sollte das jetzt im Mittelmeer stationierte II. Schlachtkreuzergeschwader zurückgezogen werden, eine Maßnahme, die — nebenbei bemerkt — eine erhebliche Verstärkung der in der Heimat befindlichen Großkampfschiffe darstellt. Zur Bildung dieses neuen Geschwaders wäre es notwendig gewesen, daß die kanadischen Schiffe im Juni 1913 auf Stapel gelegt worden wären. Da aber die dahinzielende Marinevorlage im kanadischen Senat abgelehnt und ihre Wiedereinbringung auf ungewisse Zeiten verschoben sei, habe man sich entschließen müssen, im letzten Jahre 3 und in diesem 2 der programmmäßigen Linienschiffsneubauten früher auf Stapel zu legen, eine Maß-

nahme, die auch im nächsten Jahr, allerdings nur für 1 Schiff, wiederholt werden müsse. — Die Bildung des Mittelmeerlinienschiffsgeschwaders erhöht die Zahl der Linienschiffsgeschwader der englischen Flotte auf 9, von denen sich 5 in sofortiger Kriegsbereitschaft (full commission) befinden werden. Die Maßnahme der Admiralität stellt also eine wesentliche Steigerung der Gefechtskraft der englischen Flotte dar.

IV. Der Stille Ozean und die Kolonialmarinen.

Da hierüber an anderer Stelle im Zusammenhang berichtet wird (vgl. den Aufsatz: Die englischen Kolonialmarinen), wollen wir uns hier darauf beschränken, auf den Unterschied hinzuweisen, den der Erste Lord in der Behandlung des Mittelmeerproblems und der Frage des Stillen Ozeans macht. Während er für das Mittelmeer bereits den Gedanken, Englands Interessen durch seinen Ententegenossen Frankreich vertreten zu lassen, mit Nachdruck zurückweist, betont er noch, daß die Sicherheit Australiens und Neuseelands auf der Überlegenheit der englischen Flotte und dem Bündnis mit Japan beruhe. Japan selbst könne aber für Jahre hinaus nicht daran denken, sich ohne Englands Hilfe gegen die Angriffe einer europäischen Großmacht zu verteidigen. Diese Ansichten Mr. Churchills haben in der Presse und in Reden der Minister in beiden Dominions des Stillen Ozeans eine einmütige, sehr entschiedene Ablehnung erfahren. Man vermag dort nach wie vor in Japan nicht den schützenden Bundesgenossen, sondern nur den gefährlichsten Feind der völkischen Entwicklung zu Ländern der weißen Rasse zu erblicken.

V. Schluß der Rede.

In dem Schluß seiner Rede betont der Erste Lord zunächst die große Verantwortung, die die englische Marine für die Sicherheit des Landes trage, und fährt dann fort: „Alle Welt baut Schiffe größter Gefechtsstärke, selbst die kleineren Staaten. Für sie ist Schiffebauen ein Sport, eine Frage über Leben oder Tod aber für uns. Alle diese Schiffe können eines Tages gegen uns gebraucht werden. Daß die ganze Welt sich gegen uns wendet, ist nicht anzunehmen, da wir durch ruhiges und maßvolles Verhalten und durch eine geschickte Diplomatie die Elemente der möglichen Gefahr teilweise entwaffnen, teilweise trennen können. Dabei ist aber zu bedenken, daß die Wirksamkeit unserer Diplomatie zum großen Teil von unserer Seemacht abhängt. Was wir an Landgebiet brauchen, haben wir. Aber unser Anspruch, in dem ungestörten Genuß dieser ungeheuren und glänzenden Besitzungen zu bleiben, die zum großen Teil durch Kriege erworben und durch Gewalt erhalten wurden, erscheint anderen weniger selbstverständlich als uns. Es ist nicht das leiseste Nachlassen der Rüstungen zu Lande oder zu Wasser zu bemerken. Im Gegenteil: Die Welt starrt in Waffen mehr denn je. Jede Anregung zum Anhalten und zum Einschränken der Rüstungen ist bisher vergeblich gewesen." Ein freimütiges Bekenntnis zur Gewalt, die Englands Weltreich begründet hat, und zur Stärke, die es erhalten soll. Die Stärke ist der einzige Faktor, der bei den Beziehungen der Völker im Kriege wie im Frieden noch nie

versagt hat, sie allein verbürgt die Stellung eines Staates im Rate der Völker, das ist der Grundton, der durch die Rede Mr. Churchills hindurchklingt.

VI. Die Aufnahme des Etats in der Presse und im Parlament.

Während der Etat und das in ihm enthaltene Schiffbauprogramm im liberalen Lager eine verhältnismäßig günstige Aufnahme fanden und selbst der für Abrüstung und Rüstungsbeschränkung schwärmende radikale Flügel sich mit ihnen einverstanden erklärte, warf die konservative Presse der Admiralität vor, daß das aufgestellte Schiffbauprogramm für alle Schiffsarten gänzlich unzureichend sei und nicht einmal dem von Mr. Churchill aufgestellten Maßstab entspreche.

In der Etatsdebatte ergriff zuerst das oppositionelle Mitglied Mr. Lee das Wort und warf der Regierung vor, daß sie in drei Punkten die eingegangenen Verpflichtungen nicht innehalte: in bezug auf das allgemeine Stärkeverhältnis, das Mittelmeer und die kanadischen Schiffe. Voriges Jahr habe Mr Churchill von einem Indiensthaltungsverhältnis von 3 : 2 in den heimischen Gewässern gesprochen, jetzt habe er nur ein Neubaustärkeverhältnis erwähnt. Für das Mittelmeer müsse eine Österreich-Ungarn und Italien gewachsene Flotte unterhalten werden. Sein Versprechen, Ersatzschiffe für die drei kanadischen zu bauen, falls sie auch in diesem Jahre abgelehnt würden, habe der Erste Lord nicht gehalten.

Der radikale Redner Mr. Molteno nannte eine Behauptung Mr. Churchills, die Geschütze der armierten Handelsdampfer seien nur zur Verteidigung bestimmt, lächerlich. Die Steigerung in den Ausgaben der deutschen Marine sei in den letzten Jahren weit hinter der der englischen zurückgeblieben. England besitze nicht nur eine 60prozentige Überlegenheit, sondern eine solche von 100 und 120 v. H.*) England sei stets der Schrittmacher beim Bau der Dreadnoughts und Überdreadnoughts gewesen.

Am zweiten Tage der Debatte griff Lord Charles Beresford, der am ersten Tage infolge des Schlusses der Beratung nur einige kurze Bemerkungen hatte machen können, den Ersten Lord heftig an, daß er überall Abstriche im Etat vorgenommen habe, nur nicht in der Luftfahrt. Er verlasse sich anscheinend auf Unterseeboote und Luftfahrzeuge, die zwar wertvoll, aber unerprobt seien. Er spreche von den Gefahren des Stillen Ozeans, tue aber nichts, um ihnen zu begegnen. Die Baubeschleunigung für die kanadischen Schiffe sei ein großer Betrug. Der Etat würde im nächsten Jahre noch höher sein, und ein Nachtragsetat sei wahrscheinlich. Der Bau der „Queen Elizabeth"-Klasse mit reiner Ölfeuerung sei ein gefährliches Experiment. Die Zerstörer der „L"-Klasse könnten wegen Ölmangels keine Probefahrten machen.

Mr. Snowdon von der Arbeiterpartei beklagte die Veränderlichkeit der Stärkemaßstäbe. Nach seiner Ansicht würden zwei Schiffe über das 16 : 10-Verhältnis hinaus gebaut. Die Verstärkung der Mittelmeer-Flotte sei unnötig.

Schließlich warf ein Mitglied der Opposition dem Ersten Lord vor, daß er nur deswegen ständig mit anderen Stärkemaßstäben komme, um die Öffentlichkeit über

*) Vgl. auch hinten S. 682, Dickinson Return.



die Unzulänglichkeit seiner Maßnahmen zu täuschen. Die Behauptung, es sei für drei Friedensjahre Öl im Lande, sei durchaus irreführend, da es darauf ankomme, wieviel Öl in einem Jahre verbraucht würde. Zur Zeit werde z. B. überhaupt kein Öl verbraucht. Der einjährige Kriegsbedarf an Öl betrage $1^1/_4$ bis 2 Mill. t, im Lande aber seien kaum 500 000 t.

* * *

Das Bild, das sich in der Rede des Ersten Lords und dem Überblick über das verflossene Jahr von der englischen Marine vor unseren Augen entrollt, ist ein Bild energischen Fortschreitens auf allen Gebieten. Zwar hat es weder an personellen noch materiellen Schwierigkeiten gefehlt, zwar sind Versager und Rückschläge nicht ausgeblieben, aber ein ernstes und erfolgreiches Vorwärtsstreben ist unverkennbar.

Wg.

Berichtigung

zum Aufsatz „Die wirtschaftlichen und staatlichen Verhältnisse der Republik Mexiko" im Februarheft 1914: Auf Seite 190, Zeile 20 und 22 von unten, muß es statt Seidenfabriken heißen „Seifenfabriken".



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser hat zum 50. Gedenktage des Düppelsturmes an die Marine folgenden Marinebefehl erlassen:

„An die Marine!

Die 50 Jahr-Feier der Ereignisse von 1864 läßt Mich dankbar auch der Dienste gedenken, welche die kleine preußische Marine damals dem Vaterlande geleistet hat.

Einer mehrfachen Übermacht gegenüberstehend hat sie doch keine Gelegenheit versäumt, dem Gegner Abbruch zu tun. Der 17. März, der Tag von Jasmund, wird immer ein Ehrentag der preußischen Marine bleiben und damit auch der deutschen Marine, die aus ihr hervorgewachsen ist. Diese schneidige Waffentat sowie das tapfere Verhalten des Avisos „Grille" und der Kanonenboote haben den Feind gezwungen, starke Streitkräfte für den Blockadedienst zu verwenden und so dem Zusammenwirken mit der Armee zu entziehen.

Aber über diesen militärischen Erfolg hinaus haben die Männer, welche 1864 auf den Kommandobrücken und hinter den Kanonen unserer Schiffe standen, die Marine dem Herzen ihres Königs und des ganzen deutschen Volkes näher gebracht und damit den Grund gelegt, auf dem sich die starke Flotte des Deutschen Reiches aufgebaut hat.

Indem Ich diesen Männern heute erneut Meinen Kaiserlichen Dank ausspreche für die vor 50 Jahren geleisteten treuen Dienste, blicke Ich vertrauensvoll auf die jetzige Marine, welche mit größeren Mitteln Größeres leisten wird, wenn wieder einmal die Waffenentscheidung angerufen wird.

Achilleion Corfu, den 18. April 1914.

Wilhelm."

— Die Hochseeflotte. Der Flottenchef mit seinem Stabe begab sich gegen Ende März auf dem Kleinen Kreuzer „Hela" durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach der Nordsee und schiffte sich an Bord des Flaggschiffs „Friedrich der Große" ein. Am gleichen Tage traten die Schiffe der Hochseeflotte, ferner die Kleinen Kreuzer „Stuttgart" und „Arcona", die I., II., IV. und V. Torpedobootsflottille zu den Übungen der sogenannten zweiten Winterreise in der Nordsee zusammen und gingen seewärts. Nach Schluß der Manöver gingen das I. Geschwader, die Großen Kreuzer, ferner „Kolberg", „Stralsund", IV. und V. Flottille nach Wilhelmshaven, das II. und III. Geschwader sowie das Flottenflaggschiff, ferner „Cöln", „Mainz", „Hela", die I. und II. Flottille wurden nach Kiel detachiert. „Arcona" und „Stuttgart" sind wieder aus dem Flottenverbande entlassen worden.

Dem III. Geschwader ist Torpedoboot „G 88" als Depeschenboot zugeteilt worden.

Die von der Hochseeflotte detachierte Division („Kaiser", „König Albert", „Straßburg") hat nach dem Besuche von Valparaiso die Heimreise südwärts um Kap Horn angetreten. Auch die chilenischen Behörden haben mit unsern deutschen Landsleuten an ferner Westküste gewetteifert, um Offizieren und Mannschaften den Aufenthalt in der Fremde angenehm zu machen, und die dortigen Zeitungen sind voll des Lobes über das Aussehen der Schiffe, welche von Tausenden von Menschen an den freigegebenen Tagen besucht wurden. Die Schiffe sind im

Laufe des Mai in der Heimat zurückzuerwarten und werden damit eine Strecke von ungefähr 20 000 sm abgedampft haben, die längste, welche bisher Turbinenlinienschiffe in so kurzem Zeitraum geleistet haben.

— Das Lehrgeschwader, bestehend aus den Schiffen „Friedrich Carl“ (Flaggschiff), „Wittelsbach“, „Württemberg“, „Hamburg“, „München“ und „Magdeburg“, ferner der III., VI. und VII. Flottille sowie der Unterseebootsflottille, ist am 29. März zusammengetreten, Anfang April traten auch „Danzig“ und Mitte April „Cöln“, „Mainz“ sowie die II. und V. Flottille hinzu. Als Ausgangspunkt für die Unternehmungen des Lehrgeschwaders dient wiederum Saßnitz, von wo aus die Übungen an der pommerschen und der preußischen Küste stattfanden. Ende April wurde das Geschwader wieder aufgelöst.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Kreuzergeschwader:

S. M. S. „Scharnhorst“ 19. 3. Tsingtau.
S. M. S. „Gneisenau“ 18. 3. Tsingtau 18. 4. — 20. 4. Putu 20. 4. — 21. 4. Wusung.
S. M. S. „Nürnberg“ siehe amerikanische Station.
S. M. S. „Leipzig“ 6. 3. Tsingtau.
S. M. S. „Emden“ 5. 2. Tsingtau 7. 4. — 9. 4. Schanghai 20. 4. — 24. 4. Schimidzu.

Ostasiatische Station:

S. M. S. „Iltis“ 20. 3. Tsingtau 14. 4. — 17. 4. Tientsin 25. 4. nach Dalny.
S. M. S. „Jaguar“ 21. 3. Swatau 24. 3. — 26. 3. Futschau 29. 3. — 1. 4. Schanghai 9. 4. — 11. 4. Nagasaki 16. 4. — 19. 4. Kobe.
S. M. S. „Tiger“ 26. 3. Hankau.
S. M. S. „Luchs“ 16. 2. Schanghai 31. 3. — 3. 4. Nagasaki 7. 4. — 9. 4. Kobe 24. 4. nach Minaschima.
S. M. S. „Vaterland“ 11. 3. Hankau 31. 3. — 4. 4. Kiukiang 7. 4. — 9. 4. Nantschangfu (Poyang-See) 11. 4. — 11. 4. Kiukiang 14. 4. — 17. 4. Schanghai 21. 4. nach Hankau.
S. M. S. „Tsingtau“ 22. 3. Linkonghau 24. 3. — 31. 3. Yingtak 4. 4. — 18. 4. Schamchaufu 22. 4. — 24. 4. Canton.
S. M. S. „Otter“ 14. 3. Schanghai 31. 3. — 1. 4. Nanking 3. 4. — 5. 4. Kiukiang 7. 4. — 8. 4. Hankau 11. 4. — 15. 4. Itschang.
S. M. S. „S 90“ 26. 2. Tsingtau.

Australische Station:

S. M. S. „Cormoran“ 16. 3. Gilbert-Inseln 20. 3. — 21. 3. Jaluit (Marschall-Inseln) 24. 3. — Ponape (Ost-Karolinen) 20. 4. — 25. 4. Yap.
S. M. S. „Planet“ 12. 2. Manila.

Ostafrikanische Station:

S. M. S. „Geier“ 17. 3. Tanga 8. 4. — 9. 4. Daressalam 15. 4. — 16. 4. Lindi 21. 4. — 21. 4. Kilwa Kissiwani.
S. M. S. „Möwe“ 15. 3. Daressalam.

Westafrikanische Station:

S. M. S. „Panther“ 19. 3. Porto Grande (Cap-Verdische Inseln) 25. 3. — 1. 4. Las Palmas 14. 4. — 14. 4. Teneriffa 21. 4. — 22. 4. Funchal (Madeira).
S. M. S. „Eber“ 15. 12. Duala (Kamerun).

Amerikanische Station:

S. M. S. „Bremen“ 15. 3. Bremen 18. 3. — 18. 3. Wilhelmshaven.
S. M. S. „Nürnberg“ 15. 3. Manzanillo 26. 3. — 28. 3. San Blas 31. 3. — 31. 3. Las Tres Marias 1. 4. — 1. 4. San Blas 4. 4. — 5. 4. Mazatlan 6. 4. — 8. 4. Guaymas.
S. M. S. „Dresden“ 9. 3. Tampico 1. 4. — 2. 4. Vera Cruz 6. 4. — 6. 4. Tampico.

Mittelmeer:

S. M. S. „Loreley“ 23. 3. Alexandrette 25. 3. — 27. 3. Rhodos 29. 3. — 29. 3. Budrum 29. 3. — 30. 3. Smyrna 6. 4. — 6. 4. Di Keli 7. 4. — 9. 4. Konstantinopel 14. 4. — 17. 4. Korfu.

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, hinter ihm das der Abfahrt.

S. M. S. „Hohenzollern" 6. 3. Venedig 27. 3. — 29. 3. Korfu 29. 3. — 31. 3. Venedig 3. 4. — 4. 4. Korfu.

S. M. S. „Sleipner" 8. 3. Venedig 27. 3. — 29. 3. Korfu 30. 3. — 31. 3. Venedig 3. 4. — 4. 4. Korfu.

S. M. S. „Goeben" 15. 3. Venedig 27. 3. — 27. 3. Triest 27. 3. — 29. 3. Korfu.

S. M. S. „Breslau" 19. 3. Venedig 27. 3. — 27. 3. Triest 27. 3. — 29. 3. Korfu 13. 4. — 14. 4. Brindisi 15. 4. — 15. 4. Korfu — 23. 4. Brindisi 23. 4. — 24. 4. Korfu.

Detachierte Division:

S. M. S. „Kaiser" 20. 3. Punta Arenas (Chile) 21. 3. — 25. 3. Valdivia 28. 3. — 29. 3. Talcahuano 1. 4. — 2. 4. Valparaiso 13. 4. — 18. 4. Punta Arenas 21. 4. nach Bahia Blanca.

S. M. S. „König Albert" 20. 3. Punta Arenas (Chile) 21. 3. — 26. 3. Talcahuano 1. 4. — 2. 4. Valparaiso 13. 4. — 18. 4. Punta Arenas 21. 4. nach Bahia Blanca.

S. M. S. „Straßburg" 20. 3. Punta Arenas (Chile) 21. 3. — 26. 3. Valdivia 27. 3. — 27. 3. Concepcion 1. 4. — 2. 4. Valparaiso 13. 4. — 18. 4. Punta Arenas 21. 4. nach Bahia Blanca.

Ablösungstransporte:

Ablösungsdampfer „Patricia", mit den aus dem Kiautschou-Gebiet abgelösten Besatzungen (Heimreise), 27. 3. Port Said 27. 3. — 31. 3. Malta 31. 3. — 11. 4. Cuxhaven.

Ablösungsdampfer „Patricia", mit dem Ablösungstransport für die in Ostasien stationierten Schiffe und S. M. S. „Cormoran" (Ausreise), Wilhelmshaven 23. 4.

R. P. D. „Windhuk", mit dem Ablösungstransport für „Geier" (Ausreise), Hamburg 14. 4.

— Stapelläufe. S. M. Torpedoboote „V 27" am 26. März, „S 33" am 4. April, am 25. April Kleiner Kreuzer Ersatz „Irene", getauft auf den Namen „Regensburg".

— Indienststellungen. S. M. S. „Grille" am 1. April in Wilhelmshaven. S. M. S. „Königsberg" am 1. April in Kiel. Das Schiff ist für die ostafrikanische Station bestimmt und löst dort S. M. S. „Geier" ab. Letzteres geht danach nach der Südsee.

— Außerdienststellungen. S. M. S. „Bremen" am 27. März in Wilhelmshaven. S. M. SS. „Condor" und „Seeadler" am 30. März in Danzig. I., II., IV. Flottille am 27. März.

— Besatzung wieder aufgefüllt: S. M. S. „Hyäne" am 1. April.

— Probefahrtsergebnis. S. M. S. „Rostock" erzielte eine Höchstleistung von 29,21 kn im Mittel. — Auf einer sechsstündigen Fahrt bei mäßiger Forcierung erreichten S. M. S. „Rostock" 27,4 und S. M. S. „Karlsruhe" 27,6 kn Durchschnittsgeschwindigkeit.

— Fischereischutzdienst. Der Fischereischutzdienst ist nun im vollen Umfange wieder aufgenommen worden. Der Fischereikreuzer „Zieten" hat von Wilhelmshaven aus seine erste diesjährige Fahrt nach den Küsten- bzw. Fischereiplätzen der Nordsee angetreten, wobei Bremerhaven, Bremen, Brake, Cuxhaven usw. angelaufen werden. Die Fischereitorpedoboote „S 61" und „S 62" führen während des Monats April von Wilhelmshaven aus ihre Kontrollfahrten entlang der nordfriesischen und ostfriesischen Küste aus.

— Aufwandsentschädigungen für Familien von Dienstpflichtigen. Laut Bundesratsbeschluß vom 26. März 1914 ist ein Gesetz veröffentlicht worden, welches die Gewährung von Aufwandsentschädigungen an solche Familien festsetzt, deren Söhne im Reichsheer, in der Marine oder den Schutztruppen eingestellt sind. Es können demnach Familien, von denen eheliche oder den ehelichen gesetzlich gleichstehende Söhne durch Ableistung ihrer gesetzlichen zwei- oder dreijährigen Dienstpflicht als Unteroffiziere oder Gemeine eine Gesamtdienstzeit von sechs Jahren zurückgelegt haben, auf Verlangen Aufwandsentschädigungen in Höhe von 240 ℳ jährlich für jedes weitere

Dienstjahr eines jeden seiner gesetzlichen zwei- oder dreijährigen Dienstpflicht genügenden Sohnes in demselben Dienstgrade erhalten.

— Organisationsänderung im Reichs-Marine-Amt. Eine Allerhöchste Kabinettsordre vom 31. März 1914 bestimmt:

1. Die Etatsabteilung wird vom Verwaltungsdepartement, die Kiautschouabteilung und die Pensionsabteilung werden vom Allgemeinen Marinedepartement losgelöst.

2. Aus diesen drei Abteilungen wird ein neues Departement, das Etatsdepartement, im Reichs-Marine-Amt gebildet.

— Jubiläen. Das 25jährige Jubiläum seines Bestehens kann das Reichs-Marine-Amt begehen. Vom 30. März 1889 datiert der Kaiserliche Erlaß, wodurch vom 1. April desselben Jahres ab das Oberkommando der Marine von der Verwaltung abgezweigt und letztere einem besonderen Reichs-Marine-Amt zugeteilt wurde.

Am 1. April beging die Marinetelegraphenschule in Lehe die Feier ihres 25jährigen Bestehens. Eine Musterung der aktiven und ehemaligen Angehörigen der Schule sowie sportliche Veranstaltungen bildeten einen Teil der Feier zur Erinnerung an den Begründungstag.

Auch das II. Seebataillon feierte am 1. April sein 25jähriges Bestehen durch eine feierliche Musterung, an der neben den ehemaligen Offizieren und Angehörigen des Bataillons auch der Chef der Marinestation der Nordsee teilnahm. Fürst Egon v. Fürstenberg hat dem Offizierskorps Ehrensäbel gewidmet.

— Gedächtnisfeiern. Die 50. Wiederkehr des Tages des Seegefechtes bei Jasmund (s. oben) gab Anlaß zu einer erhebenden Gedächtnisfeier, zu der sich der Rest der braven Mitkämpfer unter Führung des damaligen I. Offiziers S. M. S. „Nymphe", des greisen Vizeadmirals a. D. v. Livonius, vereinigt hatte. Seine Majestät ehrte die alten, noch überlebenden Kämpfer durch folgendes Telegramm:

„An Vizeadmiral Livonius.

Das Huldigungstelegramm von der Jasmund-Feier hat Mich sehr erfreut, zumal es von einem alten Mitkämpfer, der sich bei Jasmund den Schwerter-Orden erworben hat, verfaßt ist. Nehmen Sie Meinen herzlichsten Dank dafür für sich und die treuen Männer, die an der Feier teilgenommen haben, entgegen. Das Beispiel von Jasmund wird lebendig bleiben in Meiner Marine.

Wilhelm."

Am 16. März hatten sich, wie bereits im Aprilheft berichtet, die ehemaligen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften weiland S. M. SS. „Adler", „Eber" und „Olga" in Kiel zusammengefunden, um des traurigen Tages zu gedenken, an welchem vor 25 Jahren ein Teil der Schiffe und eine lange Reihe von Kameraden in den Fluten der Südsee bei Samoa begraben wurde. Auch sie richteten ein Huldigungswort an ihren Kriegsherrn und erhielten folgende Antwort:

„Den Huldigungsgruß von der Erinnerungsfeier für die Ereignisse in Samoa habe Ich gern entgegengenommen. Mit den zur Feier Versammelten gedenke Ich der Männer, die damals in treuer Pflichterfüllung ihr Leben für Kaiser und Reich eingesetzt haben. Sie werden unvergessen bleiben.

Wilhelm."

— Auszeichnung deutscher Seeleute. Die Gesellschaft zur Belohnung von Lebensrettern in New York hat dem Kapitän, dem I. Offizier und neun Mann der Besatzung des Dampfers „Seydlitz" Medaillen für Tapferkeit bei der Rettung



der Mannschaft des „Volturno“ verliehen. 23 anderen Mitgliedern der Besatzung des „Seydlitz“ werden die Medaillen in Bremen überreicht werden.

— Noch ein Gedenkblatt für „L 1“ und „L 2“. Den Gebern von Spenden für die Hinterbliebenen der Verunglückten der Marineluftschiffe „L 1“ und „L 2“ ist vom Prinzen Adalbert von Preußen ein Erinnerungsblatt zugesandt worden. Es trägt die mit dem Namenszug des Prinzen versehene Inschrift: „Als Zeichen der Dankbarkeit für die den Hinterbliebenen von »L 1« und »L 2« dargebrachten Spenden.“ Das Erinnerungsblatt ist geschmückt mit einer von einem Eichbaum überragten Zeichnung, die Kriegsflotte und Luftschiff im Manöver vereint zeigt. Wie erinnerlich, wurde auch den Hinterbliebenen der Opfer der Katastrophe ein Gedenkblatt überreicht.

— Kaiserlicher Motoryachtklub. Durch einen Allerhöchsten Erlaß ist genehmigt worden, daß der Kaiserliche Motoryachtklub und seine Mitglieder ein Abzeichen in der Nationalflagge, die Kaiserliche Krone im Stander und ein besonderes Mützenabzeichen führen. Die Genehmigung zur Führung der Klubflagge und des Standers erstreckt sich nur auf die dem Klub und seinen Mitgliedern gehörigen Motoryachten, für welche besondere Ausweise einzuholen sind.

T. T.

⚜

England. Allgemeines. Am 8. April waren 10 Jahre verflossen, seitdem in Paris das englisch-französische Abkommen unterzeichnet worden ist. Es beendete einen jahrzehntelangen Gegensatz und bildete die Grundlage für die Entente, die einige Jahre später auf Rußland ausgedehnt wurde. Ende April stattete König Georg V. in Begleitung der Königin dem Präsidenten der französischen Republik einen Besuch ab, der anläßlich des Ententejubiläums mit besonderem Pomp ausgestaltet wurde. Einige Wochen später wird M. Poincaré den Zaren in St. Petersburg aufsuchen. Diese Besuche und das Jubiläum der Entente geben der französischen und russischen Presse Veranlassung, mehr oder minder unverhohlen eine Umwandlung der Entente in ein Bündnis zu fordern, ohne für diesen Wunsch in England Gegenliebe zu finden. So erklärte Mr. Churchill bei der Beratung des Marineetats mit deutlicher Bezugnahme auf Frankreich, daß man nicht daran denke, den Schutz der englischen Mittelmeerinteressen einer anderen Macht anzuvertrauen. Auch Sir Edward Grey verhält sich einer Erweiterung der Ententepflichten gegenüber ablehnend. Bei einer Debatte über die Mittelmeerpolitik im Unterhause führte er aus: „Es besteht eine Neigung, hin und wieder zu behaupten, daß — weil wir in einem besonders guten Einvernehmen mit einer anderen Macht leben oder besonders gute Beziehungen zu ihr unterhalten — wir ein Recht hätten, alles das zu kritisieren, was diese Macht an irgendeinem Teil der Welt tut, wo wir nicht besonders beteiligt sind. Wenn jeder von uns in dieser Weise für die Handlungen der anderen verantwortlich wäre, würde die Entente eine unerträgliche Beeinträchtigung der beiden Mächte sein.“ Ähnliche Gedankengänge spiegeln sich auch in den Ausführungen der englischen Presse wieder, soweit sie überhaupt auf die Anzapfungen der Ententegenossen eingeht. Seine Bewegungsfreiheit auch durch Ententen sich so wenig wie möglich einschränken zu lassen, ist eben nach wie vor das unverkennbare Ziel englischer Politik.

— Innere Politik. Der versöhnliche Ton, den der Premierminister Asquith bei der ersten Lesung des zum zweiten Male eingebrachten Homerule-Gesetzes angeschlagen hatte, hatte in weiten Kreisen die Hoffnung geweckt, am Vorabend einer

friedlichen Lösung der irischen Frage zu stehen. „Des Kampfes müde“ war der Eindruck, den die unerwartete Ruhe auf den Außenstehenden machte. Daß es die Ruhe vor dem Sturm war, sollte sich nur zu bald zeigen. Einige Tage nach den Unterhausverhandlungen erklärte Mr. Churchill in einer öffentlichen Rede, daß die Regierung zu weiteren Zugeständnissen sich auf keinen Fall bereit erklären könne und entschlossen sei, es darauf ankommen zu lassen, da es noch schlimmere Dinge gebe als Blutvergießen. Fast zu gleicher Zeit erklärte der Führer der Iren, Mr. Redmond, daß in der irischen Frage nunmehr Gewalt mit Gewalt begegnet würde, eine Äußerung, die man auf der Seite der Opposition auf amtliche Information zurückführen zu müssen glaubte. Da schließlich auch Anordnungen des Kriegsministers über Verstärkung der Garnisonen in Ulster und die Entsendung von Kriegschiffen nach nordirischen Häfen bekannt wurden, konnte nach Ansicht der Opposition kaum noch ein Zweifel bestehen, daß die Regierung bei der Durchführung der Homerule-Bill in den Nordprovinzen Irlands mit einem ernsthaften Widerstand rechnete und zum Äußersten entschlossen war. Inwieweit bei den militärischen Vorbereitungen der Kriegsminister und Erste Lord der Admiralität auf eigene Faust gehandelt haben, ist allerdings nicht bekannt. Die Erregung, die beim Bekanntwerden dieser Tatsachen einsetzte, war ungeheuer und erreichte ihren Höhepunkt, als der Brigadegeneral einer in Irland stehenden Kavalleriebrigade und 60 Offiziere ihr Abschiedsgesuch einreichten, da sie nicht gegen Ulster kämpfen wollten. Hiermit begann für das liberale Kabinett die schwerste Krisis, die es bisher zu bestehen gehabt hat und die zum großen Teil auf die Maßnahmen des Kriegsministers zurückzuführen war. Soweit es möglich ist, sich aus den widersprechenden Regierungserklärungen und den Behauptungen der Opposition ein Bild zu machen, hatte Mr. Seely den Offizieren in Irland mitteilen lassen, daß alle Offiziere, die nicht gegen Ulster kämpfen wollten, den Abschied erhalten würden. Nur die in Ulster beheimateten könnten auf Wunsch beurlaubt werden. Als hierauf eine große Anzahl Offiziere den Abschied dem Kampf gegen Ulster vorzog, wurde der älteste von ihnen nach London gerufen und erhielt hier im Kriegsministerium die Zusicherung, daß die Truppen, im Falle die Homerule-Bill Gesetz würde, nicht dazu benutzt werden würden, es in Ulster durchzudrücken. Hierauf zogen die Offiziere ihre Abschiedsgesuche zurück. Diese Vorgänge wurden von der Opposition zu einem heftigen Angriff auf die Regierung ausgenutzt. Man warf dem Kabinett vor, daß es die Armee zu Parteizwecken habe mißbrauchen wollen und die Disziplin aufs schwerste gefährdet habe. Während das Kabinett das Befragen der Offiziere vor dem Erteilen des Befehls, gegen die Ulsterleute vorzugehen, auf Mißverständnisse zurückführte, konnte es die vom Kriegsministerium unterstellten Offizieren gegenüber eingegangene Verpflichtung nicht gutheißen, sondern mußte erklären, daß dies ohne sein Wissen geschehen sei. Der Kriegsminister und die beiden dabei beteiligten Offiziere des Armeerates nahmen darauf ihren Abschied. Der Premierminister entschloß sich, selbst das Portefeuille des Kriegsministeriums zu übernehmen. Erwägt man, daß er hierdurch gezwungen war, dem Unterhause einige Wochen fern zu bleiben und sich einer Nachwahl zu unterziehen, so wird man zu einem einigermaßen richtigen Urteil über die Schwere der Krise kommen. Bei der zweiten Lesung des Homerule-Gesetzes hatte daher Sir Edward Grey die Regierung im Unterhause zu vertreten. Er kündigte an, daß man zu weiteren Zugeständnissen bereit sei, und zwar solle nach Verabschiedung des Homerule-Gesetzes dem Volke durch eine allgemeine Parlamentswahl Gelegenheit gegeben werden, zu der Frage Stellung zu nehmen. Demgegenüber forderte die Opposition die sofortige Auflösung des Parlaments, bevor die Homerule-Bill Gesetz würde. Würde bei den Neuwahlen die liberale Partei wieder ans Ruder kommen, so würde auch das Oberhaus zu der Bill seine Zustimmung nicht länger verweigern. Inzwischen ist Mr. Asquith in seinem Wahlkreise ohne Gegen-

kandidaten wiedergewählt worden und wird nach dem Osterfest, das die Gemüter für einige Zeit beruhigt hat, die weitere Vertretung des Gesetzes im Unterhause übernehmen. Wie schließlich die Entscheidung fallen wird, ist vorläufig noch ungewiß. Sicher ist nur, daß England einen schweren innerpolitischen Kampf zu bestehen hat.

— Flottenstärke. In dem amtlichen Bericht der Admiralität, der jährlich vor Veröffentlichung des Etats erscheint, eine Übersicht über die Schiffe der größeren Marinen gibt und als Dickinson Return bezeichnet wird, ist die augenblickliche Stärke der deutschen und der englischen Flotte wie folgt angegeben:

		Deutschland	England	Englische Überlegenheit
Linienschiffe	fertig	35	58	66 v. H.
	im Bau	6	14	133 "
Schlachtkreuzer	fertig	4	9	125 "
	im Bau	3	1	—
Panzerkreuzer	fertig	9	47	422 "
	im Bau	—	—	—
Kleine Kreuzer	fertig	43	65	51 "
	im Bau	6	20	233 "
Große Torpedoboote	fertig	131	201	53 "
	im Bau	12	36	200 "
Unterseeboote	fertig	24	69	187 .
	im Bau	14	29	107 "

Die Überlegenheit ist also in allen Schiffsklassen größer als 60 v. H., in den meisten sogar ganz erheblich höher.

— Flottentätigkeit. Sämtliche Verbände der Heimatflotte lagen bis Mitte April in den Heimatshäfen und erteilten wachweise Osterurlaub, zu dem auch das IV. Geschwader aus Gibraltar in den heimischen Gewässern eingetroffen ist. Über seine Rückkehr nach seinem Stützpunkt ist bisher noch keine Bestimmung getroffen.

Von der I. Flotte ist das I. Geschwader am 16. April nach Lamlash gegangen. Das II. Geschwader liegt noch in den Heimatshäfen. Das III. Geschwader, von dem allerdings zur Zeit vier Schiffe in Reparatur sind, ist in Loch Ewe an der Westküste Schottlands eingetroffen. Die drei in der Heimat befindlichen Kreuzergeschwader der I. Flotte liegen in Cromarty, von wo aus sie einige Wochen üben werden.

Die aktiven Zerstörerflottillen sind nach Beendigung des Osterurlaubs wieder in ihre Stationshäfen gegangen. Die I. Flottille geht am 1. Juli nach Harwich, die III. Flottille am 26. April nach Invergordon und übt von hier aus bis Ende Juni, um dann nach Harwich zurückzukehren. Die IV. Flottille ist nach Brodick ausgelaufen und wird am 1. Juli in ihrem Stationshafen Southampton zurückerwartet.

Von den Zerstörerflottillen des Admiral of Patrols haben zwei Anfang April an Kreuzerübungen im Firth of Forth teilgenommen und sind nach Harwich zurückgekehrt.

Die Mittelmeerflotte liegt in Malta, wo sie nach Rückkehr von der italienischen Reise ein französisches Geschwader begrüßt hat. Anfang Mai wird sie nach Häfen der Adria auslaufen und dann nach Malta zurückkehren, um während des Besuches eines österreich-ungarischen Geschwaders zugegen zu sein.

— Organisation. Der Kleine Kreuzer „Nottingham" hat am 3. April in Dienst gestellt und ist in das I. Leichte Kreuzergeschwader eingereiht worden. Dafür ist „Amphion" zur III. Zerstörerflottille in Harwich übergetreten. Als viertes Schiff des I. Leichten Kreuzergeschwaders wird am 21. April der Kleine Kreuzer „Lowestoft" in Dienst stellen.

Die III. Zerstörerflottille ist durch Einreihen von neun Booten der „L"-Klasse auf 14 Boote gebracht worden. Ihre volle Stärke von 20 Booten wird die Flottille erst gegen Ende des Jahres erreichen.

Das aus dem IV. Geschwader ausgeschiedene Linienschiff „Lord Nelson" ist für „Queen" Flaggschiff der II. und III. Flotte geworden.

— Personal. Kontreadmiral Stoddart ist zum Nachfolger des Kontreadmirals Christian als II. Admiral in der III. Flotte ernannt worden, der seine Flagge auf dem Kreuzer „Carnarvon" vom V. Kreuzergeschwader wehen hat.

17 Leutnants, die nach dem gemeinsamen Ausbildungssystem erzogen worden sind, sind nach erfolgreichem halbjährigen Besuch des Naval College in Greenwich auf das neueröffnete Naval College für Leutnants der Ingenieurlaufbahn in Keyham bei Devonport kommandiert worden. Der Lehrgang wird ein Jahr dauern.

Von 85 Zahlmeistern der Royal Naval Reserve, die zu einer längeren freiwilligen Übung in der Marine aufgefordert waren, haben nur drei sich dazu bereit erklärt. Der Versuch, auf diese Weise den Mangel an jüngeren Verwaltungsbeamten abzustellen, ist demnach fehlgeschlagen.

Im Unterhause erklärte der Erste Lord, daß die Vergrößerung der Flotte dazu gezwungen habe, die Zahl der Schiffsjungen auf den Schiffen der I. Flotte zu vermehren und den Prozentsatz der Seesoldaten auf zwei Schiffsklassen zu erhöhen.

Den Auffüllungsmannschaften der II. und III. Flotte soll nach Beendigung der Mobilmachungsübung im Juli ein außergewöhnlicher Urlaub von vier Tagen bewilligt werden.

Auf dem Schlachtkreuzer „Queen Mary" war kurz nach der Indienststellung das Wachtmeisterpersonal abgeschafft und technische und seemännische Unteroffiziere waren mit seinen Dienstobliegenheiten nebenamtlich betraut worden. Das Verfahren hat sich bewährt und soll auch auf anderen Schiffen erprobt werden. Auf demselben Schiffe ist die übliche Beurlaubtenkontrolle durch die auf Werften eingeführte Markenkontrolle ersetzt worden. Die Besatzung ist ferner nicht in zwei, sondern in drei Wachen, rote, weiße und blaue Wache genannt, eingeteilt. Diese Einteilung soll sich der Kriegsroutine besser anpassen.

Die an der Meuterei auf dem Linienschiff „Zealandia" beteiligten Heizer wurden zu 2 Jahren Gefängnis verurteilt. Das Urteil wurde von der Admiralität aufgehoben, da der Kommandant die Leute bereits mit Urlaubsentziehung und Strafdienst bestraft hatte.

Um die Beförderungsverhältnisse im Seeoffizierkorps günstiger zu gestalten, ist das zulässige Höchstmaß der zur Verabschiedung führenden Dienstzeit, ohne ein Kommando inne zu haben, herabgesetzt worden, und zwar bei Admiralen und Vizeadmiralen von 5 auf 3 Jahre, bei Kontreadmiralen von $3^1/_2$ auf $2^1/_2$ Jahre — letztere werden auch verabschiedet, wenn sie zur Beförderung zum Vizeadmiral heranstehen und noch nie ihre Flagge geheißt hatten —, bei Kapitänen zur See und Commanders von 3 auf 2 Jahre.

— Artillerie. Die Luftabwehrgeschütze der „Iron Duke"-Klasse, die ein Kaliber von 7,6 cm haben, sollen eine 5,7 kg schwere Granate 6400 m senkrecht in die Höhe feuern können.

Die Ergebnisse des Artillerieprüfungsschießens der Zerstörer und Torpedoboote im Jahre 1913 sind veröffentlicht. Es nahmen 177 Zerstörer und 24 Torpedoboote, also 201 Fahrzeuge, daran teil. Verfeuert wurden 4083 Schuß, mit denen 1933 Treffer oder 47,3 v. H. erzielt wurden.

— Torpedo- und Unterseebootswesen. Alle Unterseeboote sind mit Rettungshelmen versehen, die es der Besatzung unter Umständen ermöglichen, aus einem gesunkenen Unterseeboot zu entkommen.

Das bei Vickers in Bau befindliche Unterseeboot „Nautilus" soll nach »Western Daily Mercury« 1500 t groß werden, 5 oder 6 Torpedorohre und 7,6 cm-Geschütze, die für Luftabwehr eingerichtet sind, erhalten.

Die Abschaffung der Torpedoschutznetze scheint sich zu bestätigen. Das Linienschiff „Iron Duke" hat vor der endgültigen Indienststellung die während der Probefahrten noch an Bord befindliche Netzausrüstung abgegeben. Die Admiralität hält die Netze angeblich für veraltet. Die durch ihre Abschaffung erzielte Gewichtsersparnis könne für andere Zwecke, z. B. für den firing director, besser ausgenutzt werden.

— Funkentelegraphie. In dem Plan der die Welt umspannenden Kette englischer FT-Stationen sind einige Änderungen angeordnet worden. Statt in Britisch-Ostafrika soll in Ägypten eine Drei-Wegestation eingerichtet werden, die mit England (3120 km), mit Indien (4096 km) und mit Ostafrika (3040 km) verkehren kann. Die Erbauerin der Station, die Marconi-Gesellschaft, garantiert eine ständige, sichere Verbindung.

In Australien bestehen nach »Times« bereits 19 Küsten-FT-Stationen mit einer Tagesreichweite von 500 und Nachtreichweite von 1500 sm. Als Anschlußstation an das Reichsnetz wird in Port Darwin eine Großstation errichtet, die mit Singapore verkehren kann und eine garantierte Tagesreichweite von 2300 sm besitzen soll. Zwei Großstationen sind bereits in Perth und Sydney in Betrieb, von denen letztere die Verbindung mit Neuseeland herstellt.

— Luftfahrt. Für Offiziere der Marine und Armee haben im Jahre 1913/14 auf der Zentralfliegerschule in Upavon 5 Lehrgänge stattgefunden. Da an jedem 30 Schüler teilnahmen, so wurden im ganzen 150 Flieger ausgebildet.

Das bisher in Netheravon stationierte Flugzeuggeschwader Nr. 3 der Armee wird nach Portsmouth verlegt und in dem Fort Grange untergebracht. Die Übersiedelung soll im Juni nach Beendigung der Sommerübungen aller Armeeflugzeuggeschwader in Salisbury Plain erfolgen. Dadurch wird wohl die ursprünglich geplante Verlegung des Geschwaders Nr. 1 nach Fort Rowner bei Portsmouth hinfällig.

Nach dem »Journal of Commerce« beabsichtigt die Admiralität, für die im neuen Etat vorgesehene Summe von 1,7 Mill. ℳ für ein Flugzeugmutterschiff einen in Blyth im Bau befindlichen Handelsdampfer anzukaufen. Die erforderlichen baulichen Änderungen sollen bereits in Angriff genommen worden sein. So soll die Maschinenanlage ganz nach hinten verlegt werden, damit ein möglichst glattes Deck für den Ablauf von Flugzeugen entsteht.

Die Marine hat ein Short-Wasserflugzeug erworben, dessen Flügel nach hinten beigeklappt werden können. Ein Flugzeug dieser Art erreichte letzthin 125 km Geschwindigkeit mit 2 Passagieren und 5 Stunden Brennstoffvorrat. Steigefähigkeit 183 bis 305 m in der Minute; Gnome-Motor mit 160 PS, FT-Einrichtung.

Nach »Times« sind die Meldungen über den Ankauf deutscher Flugzeuge durch die englische Admiralität verfrüht. Unterhandlungen sollen im Gange sein, allerdings weniger wegen Ankaufs einzelner Flugzeuge als wegen Errichtung von Zweigfabriken in England und Fabrikation von Maschinen nach deutschen Patenten.

In England hat sich allmählich die Überzeugung Bahn gebrochen, daß der luftgekühlte Motor, insbesondere der vielfach verwendete Gnome-Motor, die für ein Militärflugzeug erforderliche Dauerhaftigkeit und Zuverlässigkeit nicht besitzt, daß vielmehr der besonders in Deutschland entwickelte wassergekühlte Motor den Vorzug verdient. Durch die Erfolge der deutschen Flugzeuge hat man sich von der Güte

der deutschen Motoren, besonders des Mercedes-Motors, überzeugt. Hierauf dürften auch die Verhandlungen zum Ankauf deutscher Flugzeuge zurückzuführen sein.

Die im Heeresetat für Flugwesen geforderten 20,4 Mill. ℳ sollen wie folgt verwendet werden: Zentralfliegerschule 1 591 200 ℳ, Königliche Flugzeugfabrik 1 795 200 ℳ, Flugzeuggeschwader 16 320 000 ℳ, Verwaltung 114 240 ℳ und verschiedene Ausgaben 579 360 ℳ.

— Unfälle. Bei Eastchurch verunglückten ein Seeoffizier und ein Marineingenieur mit Flugzeug „149". Die Offiziere wurden verletzt, das Flugzeug schwer beschädigt. Das Wasserflugzeug „110" stürzte infolge Zusammenbruchs des Motors bei Clacton aus 150 m Höhe ins Meer. Die Flieger blieben unverletzt, das Flugzeug wurde zertrümmert.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Eine Fachzeitschrift bezeichnet den Ausbau des Hafens von Dover, der ebenso teuer sei wie die Anlagen in Rosyth, als einen großen Fehler. Abgesehen von einigen Zerstörern der VI. Flottille, die an einer Nachtübung der Forts teilnahmen, seien seit 9 Monaten keine Kriegschiffe in Dover gewesen. Starke Ablagerung von Mud und Sand soll außerdem ein ununterbrochenes Baggern notwendig machen.

In Portsmouth ist die zweite große Einfahrtsschleuse zum ersten Male versuchsweise in Betrieb genommen worden. Die endgültige Fertigstellung ist zum Herbst 1914 zu erwarten. Die Schleuse kann auch als Dock benutzt werden. Die Zahl der in Portsmouth vorhandenen Docks erhöht sich hierdurch auf fünf.

Für Öllager der Admiralität an der Ostküste sind bisher folgende Summen ausgegeben bzw. vorgesehen:

Dover	118 320 ℳ
Chatham	4 896 000 „
Humber	5 559 000 „
Rosyth	4 641 000 „
Invergordon	2 992 680 „
Insgesamt	18 207 000 ℳ

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Von den Privatwerften sind Angebote für den Bau von zwei Linienschiffen des neuen Etats eingefordert worden, die sofort begonnen werden sollen.

Der »Moniteur de la Flotte« bringt folgende Angaben über die „Queen Elizabeth"-Klasse, die von den bisherigen teilweise abweichen: Länge 198 m, Breite 28,6 m, Tiefgang 8,4 m, Deplacement 27 500 t (wohl zu niedrig), Armierung: acht 38,1 cm-, sechzehn 15,2 cm-, zwölf 7,6 cm-Geschütze, fünf 53,3 cm-Torpedorohre. Seitenpanzer 343 mm zwischen vorderem und hinterem Turm reicht bis 6 m hinter Bug und vor Heck und verjüngt sich bis auf 152 mm. Zitadellpanzer 254 mm. Panzer der Mittelartilleriekasematte 203 mm. Torpedoschott 50 bis 75 mm. Parsonsturbinen mit 58 000 PS, 4000 t Öl.

Die Linienschiffe „Revenge", „Ramillies", „Resolution", Etat 1913/14, sollen nach amtlicher Angabe bereits vor Ende 1915 fertig sein. Der Bau begann bekanntlich November und Dezember 1913.

Von zwei auf der Werft in Pembroke in Bau befindlichen Schiffen wurden der Admiralität wöchentlich photographische Aufnahmen übersandt, um die Baufortschritte zu zeigen. Da dieses Verfahren sich als sehr nützlich erwiesen hat, soll es auch auf die Neubauten der Werften Portsmouth und Devonport ausgedehnt werden.

Eine Verbesserung der Kammerausstattungen bei Neubauten ist beabsichtigt. Eine Anzahl Firmen ist zu Entwürfen für die Ausstattung der Admiralsräume auf dem Linienschiff „Warspite" aufgefordert worden.

Auf dem Schlachtkreuzer „Queen Mary“ soll der Mast vor den Schornsteinen entfernt werden, da die dort befindliche Feuerleitungsstation zu sehr vom Rauch belästigt wird. Das Schiff soll einen Dreibeinmast erhalten.

Nach »Western Daily Mercury« haben fast alle neueren englischen Kriegschiffe Schwierigkeiten mit ihren Turbinen gehabt.

Der Kleine Kreuzer „Lowestoft“ hat als letzter Städtekreuzer seine Probefahrten erledigt und bereitet sich zur Indienststellung vor.

Über die „L“-Klasse der Zerstörer vom Etat 1912/13 werden folgende amtlichen Angaben veröffentlicht: Länge 79,25 m, Breite 8,4 m, Tiefgang 2,8 m, Deplacement 965 t, 24 500 PS, 29 kn Geschwindigkeit, 135 t Öl.

Nach »Morning Post« sollen die Flottillenführerboote „Lightfoot“ und „Marksman“ den in England erbauten chilenischen Zerstörern ähnlich werden. Diese sind etwa 1900 t groß, 100 m lang, 9,7 m breit, gehen 3,0 m tief und haben eine Armierung von sechs 10,2 cm-Geschützen und sechs 53,3 cm-Torpedorohren (Doppelrohre), eine Geschwindigkeit von 31 bis 32 kn.

Der bei Skelmorlie aufgelaufene Zerstörer „Laverock“ ist bei einer besonders hohen Flut abgeschleppt worden und soll in Glasgow ausgebessert werden.

Auf dem Zerstörer „Albacore“ wurden drei Heizer durch das Platzen von Kesselrohren verbrüht und starben nach der Einlieferung ins Lazarett.

Der Zerstörer „Owl“, „K“-(„Acasta“-)Klasse, soll bei der Probefahrt 33,5 kn Höchstgeschwindigkeit erreicht haben.

Die australische Marine hat ein Unterseebootsbegleitschiff bei John Brown & Co. in Clydebank bestellt.

Die Ablieferung der Dieselmotoren für das Öltransportschiff „Trefoil“ ist abermals verzögert worden.

An Schiffen mit reiner Ölfeuerung, einschließlich der in Auftrag gegebenen, besitzt die englische Marine: 5 Linienschiffe, 16 Kleine Kreuzer, 109 Zerstörer und 36 Hochseetorpedoboote. Hierbei ist der Zuwachs vom Etat 1914/15 noch nicht berücksichtigt.

— Kriegschiffsverkäufe. Es wurden verkauft: das alte Linienschiff „Resolution“ für 727 260 ℳ, Linienschiff „Renown“ für 795 600 ℳ, die Kleinen Kreuzer „Forte“ für 377 400 ℳ, „Medea“ für 211 650 ℳ, „Scylla“ für 240 720 ℳ und „Barham“ für 149 022 ℳ.

Wg.



Vereinigte Staaten von Amerika. Etat. Der Marineausschuß hat den Etat auf 587 850 000 ℳ festgesetzt, das sind 2 873 000 ℳ weniger als im Vorjahre.

Der Marinehaushalt wird Anfang April, nach Erledigung des Gesetzentwurfs über die Wiederaufhebung der Befreiung von Küstenschiffen der Union von Panamakanalabgaben, im Repräsentantenhause zur Beratung kommen. Man hofft, daß diesmal das Zwei-Linienschiff-Programm trotz des Widerstandes der Schiedsgerichts- und Abrüstungsfreunde durchgehen wird und daß die ganze Beratung einen marinefreundlicheren Charakter tragen wird als im Vorjahre, weil die Ereignisse in Mexiko die Notwendigkeit und den Wert einer starken Flotte deutlich gezeigt haben.

— Flottentätigkeit. Die Linienschiffe der Atlantischen Flotte, die vor Guantánamo Übungen abgehalten haben, sind am 15. März nach der Chesapeake-Bucht in See gegangen, wo sie vom 21. März bis 1. April Zielschiffschießen auf „San Marcos“ abgehalten haben. Nach Beendigung des Schießens sind die Schiffe

zum Docken nach den Heimatshäfen entlassen worden. Das Flaggschiff „Wyoming" ist zur Überholung nach New York gegangen, der Flottenchef hat seine Flagge in der Zwischenzeit auf „Arkansas" gesetzt.

An der mexikanischen Küste liegen nur noch die vier Linienschiffe „Florida", „Utah", „Connecticut" und „Minnesota"; sie müssen ihr Frühjahrsschießen später nachholen ebenso wie die Linienschiffe „Arkansas", „North Dakota", „Vermont" und „Ohio", die während der Schießübungen auf den Werften lagen.

Der diesjährige Plan für die Werftliegezeiten der Atlantischen Flotte ist folgender:

Zeit	In New York	In Norfolk	In Boston	In Philadelphia
Überholungsperioden der Linienschiffe:				
1. April bis 30. Juni	Wyoming	Delaware	Rhode Island	Kansas
1. Juli bis 30. Sept.	Utah	New Hampshire	Nebraska	Michigan
1. Okt. bis 31. Dez. .	Florida	Louisiana	Virginia	Connecticut
Dockliegezeiten der Linienschiffe:				
15. bis 30. April . . .	Utah und Florida	New Hampshire und South Carolina	Nebraska, Virginia und Georgia	Michigan, Connecticut und Minnesota
15. bis 30. Oktober . .	Wyoming, Texas, Arkansas und New York	Delaware, Vermont und North Dakota	Rhode Island, Georgia und New Jersey	Minnesota, Kansas und South Carolina

Die beiden neu in Dienst gestellten Linienschiffe „New York" und „Texas" werden Anfang Juli nach Erledigung ihrer Probefahrten zur ersten Division der Atlantischen Flotte treten. Die Linienschiffe „Michigan" und „South Carolina" werden dann von der 1. Division zur 4. Division übergeführt werden und die Plätze von „Ohio" und „Idaho" einnehmen, die dafür außer Dienst stellen. Die beiden dann zunächst fertig werdenden Linienschiffe „Nevada" und „Oklahoma" werden in etwa einem Jahr in Dienst stellen und ebenfalls zur 1. Division treten. Für sie werden „Florida" und „Utah" einer andern Division zugeteilt werden.

Die Linienschiffe „Missouri", „Idaho" und „Illinois" sind am 16. März in Philadelphia in Dienst gestellt worden und bereiten sich zur Aufnahme der Fähnriche zur See vor, die am 3. Mai in Annapolis erfolgen soll. Das Schulgeschwader, dessen Flaggschiff „Missouri" sein wird, soll am 7. Juni Annapolis zu einer Europareise verlassen, vom 25. Juni bis 3. Juli in Neapel liegen und am 11. August wieder in Hampton Roads eintreffen. Dann finden Schießübungen in der Chesapeake-Bucht statt, und am 31. August werden die Fähnriche in Annapolis wieder ausgeschifft werden.

Die Reservetorpedodivisionen in Newport, Annapolis, Charleston und Mare Island sind aufgelöst worden. 16 Torpedoboote stellten infolgedessen außer Dienst.

— Personal. Die Marinekommission des Senats hat den Antrag auf Wiedereinstellung des früheren Aid for Personnel Kapitän zur See Potts abgelehnt. Kapitän Potts war im März 1913 von der Beförderung zum Kontreadmiral zurückgestellt worden, weil er infolge langjähriger Beschäftigung im Marineamt nicht genügend Seefahrtszeit hatte. Im August 1913 wurde er gemäß einem Gutachten des Retiring Board zwangsweise verabschiedet (vgl. „Marine-Rundschau", September 1913). In der ablehnenden Entscheidung der Kommission wird erwähnt, daß die Wiedereinstellung des Kapitäns Pott einen Präzedenzfall schaffen würde, der zur Folge hätte, daß auch später die parlamentarischen Freunde von zwangsweise ver-

abschiedeten Offizieren ihre Wiedereinstellung beantragen würden. Die Kommission hielt sich nicht für zuständig, das Gutachten des Retiring Board zu beanstanden und überging gänzlich die Frage, ob die Verabschiedung berechtigt gewesen ist.

Bei den Verhandlungen über das Personalgesetz sind neue Schwierigkeiten aufgetreten. Es handelt sich um die Bestimmungen derjenigen Offiziere, die zwangsweise verabschiedet werden müssen, um die für eine bessere Beförderung notwendigen Stellen frei zu machen. Nach dem Voranschlag müssen etwa 80 Offiziere jährlich zur Reserve übergeführt werden, wodurch die Beförderung von 4 Kapitänen zur See, 16 Korvettenkapitänen, 40 Kapitänleutnants und 80 Oberleutnants zur See ermöglicht wird. Die so verabschiedeten Offiziere sollen noch teilweise zum Dienst am Lande herangezogen werden. In diesem Fall sollen sie das volle Gehalt ihres Dienstgrades, sonst drei Viertel ihres Gehalts behalten. Die Kosten der Reform werden auf etwa 10 Mill. *M* veranschlagt, die auf 5 Jahre zu verteilen sind. Die Anzahl der Offiziere soll 2000 nicht überschreiten und soll sich in folgender Weise auf die oberen Dienstgrade verteilen: 4 Vizeadmirale, 20 Kontreadmirale, 80 Kapitäne zur See, 140 Fregattenkapitäne und 320 Kapitänleutnants.

Kontreadmiral Vreeland, Mitglied des General Board, ist am 10. März 1914 wegen Erreichung der Altersgrenze von 62 Jahren in den Ruhestand getreten. Er ist während des Bürgerkrieges als Leichtmatrose eingetreten und 1871 zum Leutnant zur See befördert worden. Von 1893 bis 1896 war er Marineattaché in Wien und Rom und bekleidete vor seiner Ernennung zum Mitglied des General Board längere Zeit den Posten des Aid for Operations. Für ihn rückt Kapitän zur See Pond, eingetreten als Seekadett 1872, der den größten Teil seiner Dienstzeit im Vermessungsdienst zugebracht hat, in den Dienstgrad des Kontreadmirals auf.

— Neubauten. Der Marineausschuß hat folgende Baukosten festgesetzt: Für 2 erstklassige Linienschiffe von höchster Geschwindigkeit und größtmöglichem Aktionsradius je 32,76 Mill. *M* ohne Panzerung und Armierung, für 6 Zerstörer je 3,885 Mill. *M*, für 1 großes Unterseeboot 4,62 Mill. *M*, für 3 Küstenverteidigungs-Unterseeboote (für den Stillen Ozean bestimmt) je 2,6 Mill. *M*, für 4 Hafenverteidigungs-Unterseeboote (für Golfküste und Panama bestimmt) je 1,58 Mill. *M*.

Am 16. März wurde auf der Staatswerft New York der Kiel des Linienschiffes „Nr. 39“ gelegt. Nach der amtlichen Liste des Standes der Neubauten befand sich das Schiff am 1. März bereits in einem Bauzustand von 7,4 v. H., es müssen demnach bedeutende Mengen von Material bereitgestellt worden sein.

Linienschiff „Oklahoma“ ist am 23. März in Camden bei New York vom Stapel gelaufen. Das Schiff erhält Kolbenmaschinen, während sein Schwesterschiff „Nevada“ mit Curtis-Turbinen ausgerüstet wird.

Kanonenboot „Sacramento“, ein Einschraubenschiff von 12,5 kn Geschwindigkeit und 1400 t Wasserverdrängung, lief am 21. Februar in Philadelphia vom Stapel.

Linienschiff „Texas“ wurde am 12. März in Norfolk von der Marine übernommen und ist am 26. März zur Auffüllung seiner Besatzung in New York eingetroffen. Sein Schwesterschiff „New York“ stellt am 8. April 1914 in Dienst, einige Wochen früher als geplant. Es ist jedoch noch ein erheblicher Teil der Ausrüstungsarbeiten auszuführen, bevor das Schiff in See gehen kann, vor allem müssen noch die Entfernungsmeßapparate, Fernrohrvisiere und Befehlseinrichtungen für die Artillerie eingebaut werden.

Für die Lieferung von 12 Wasserrohrkesseln für das Linienschiff „Nr. 39“ hatte die Firma Babcock & Wilcox als niedrigster Bieter 777 000 *M*, die Firma Thornycroft als höchstes Angebot 806 400 *M* verlangt. Falls die Kessel zollfrei eingeführt werden können, werden sich die Kosten auf 667 800 *M* ermäßigen.

Die sechs Torpedoboote des Bauprogramms 1913 haben folgende Namen erhalten: Nr. 57 „Tucker", Nr. 58 „Conyngham", Nr. 59 „Porter", Nr. 60 „Wadsworth", Nr. 61 „Jacob Jones", Nr. 62 „Wainwright", sämtlich Namen von Seeoffizieren, die sich im Kriege ausgezeichnet haben.

Der Kohlendampfer „Jupiter" soll zur Erprobung seiner Turbinenanlage mit elektrischem Schraubenantriebe eine 13 000 sm lange Fahrt von der Westküste nach der Ostküste machen.

Im Marinedepartement wird neuerdings wieder die Einführung von Torpedoschutznetzen erwogen. Die letzten Pläne der Linienschiffe sind derart, daß die Netze, falls erforderlich, ohne Verzögerung angebracht werden können.

— Stand der Neubauten am 1. März 1914:

Linienschiffe:	
„New York"	98,1 %
„Texas"	99,0 =
„Nevada"	57,8 =
„Oklahoma"	63,2 =
„Pennsylvania"	19,5 =
„39"	7,4 =

Flottenkohlendampfer:	
„Kanawha"	37,3 %
„Maumee"	20,5 =
„Fulton"	45,0 =
„Bushnell"	23,2 =

Kanonenboote:	
„Sacramento"	75,8 %

Torpedoboote:	
„Downes"	94,5 %
„Balch"	97,3 =
„O'Brien"	46,6 =
„Nicholson"	45,2 =
„Winslow"	44,0 =
„Mc Dougal"	75,7 =
„Cushing"	35,1 =
„Ericson"	49,8 =
„Tucker"	7,6 =
„Conyngham"	7,4 =
„Porter"	4,3 =
„Wadsworth"	10,3 =
„Jacob Jones"	9,3 =
„Wainwright"	9,3 =

Unterseeboote:	
„G 2"	89,7 %
„G 3"	81,4 =
„G 4"	96,4 =
„K 1"	99,2 =
„K 3"	92,4 =
„K 4"	91,7 =
„K 5"	89,8 =
„K 6"	89,8 =
„K 7"	85,3 =
„K 8"	84,9 =
„L 1"	22,8 =
„L 2"	22,5 =
„L 3"	22,5 =
„L 4"	22,4 =
„L 5"	7,4 =
„L 6"	0,0 =
„L 7"	0,0 =
„M 1"	14,1 =

— Heizmaterial. Kreuzer „Maryland" hat den Auftrag erhalten, eine Kohlenladung von den Matanuskafeldern aus Alaska für Marinezwecke zu erproben und mit den kürzlich erprobten Kohlen vom Beringflußfeld zu vergleichen. Obwohl die Matanuskakohlen besser sind als die aus dem Beringflußfeld, die sich für Marinezwecke als wenig geeignet erwiesen haben, sieht man den Erprobungen mit geringen Erwartungen entgegen. Ursprünglich hatte man gehofft, durch Einführung der Alaskakohle jährlich 6 Mill. ℳ für den Marinehaushalt zu sparen.

— Docks und Kräne. Die Marinekommission des Repräsentantenhauses hat die Bewilligung von 6,4 Mill. ℳ für die Fertigstellung des Trockendocks in Pearl Harbor empfohlen (vgl. „Marine-Rundschau", Februar 1914). Auch diese Summe wird nicht ausreichen, wenn das Dock mit Caissons gebaut werden muß. Es besteht jedoch die Absicht, ein neues, billigeres Verfahren anzuwenden, bei dem die einzelnen Teile des Docks an Land aus Zement gegossen, dann versenkt und unter Wasser verbunden werden sollen.

Amerikanische Eisenfirmen haben gegen die Bestimmung des Marinehaushaltes Einspruch erhoben, daß der große für Norfolk geforderte Schwimmkran vom sogenannten Revolving-Typ sein soll. Die im Gesetzentwurf enthaltene Beschreibung treffe auf einen Kran zu, der ausschließlich in Deutschland angefertigt werde und durch Patente vor Nachahmungen geschützt sei.

— Maschinen. Das Marineamt hat zur Verhütung von Schraubenwellenbrüchen einen Registrierapparat eingeführt, der die Umdrehungen und die bei jeder Umdrehungszahl auftretenden Schwingungen aufzeichnet. Dadurch kann für jeden

Einzelfall die Größe der aus den kritischen Tourenzahlen sich ergebenden Zusatzbeanspruchungen bestimmt und das Fahren mit gefährlichen Drehzahlen vermieden werden.

— Unterseebootswesen. Unterseeboot „K 1“ ist am 17. März 1914 in Boston in Dienst gestellt und der 3. Halbflottille der Atlantischen Flotte zugeteilt worden. Die drei Unterseebootshalbflottillen sind nunmehr je fünf Boote stark.

Unterseeboot „K 4“ ist am 17. März in Seattle, Wash., vom Stapel gelaufen.

Die Unterseeboote Nr. 48 bis 50 haben die Bezeichnungen „L 8“ bis „L 10“ erhalten.

Als Bauwerft für das Unterseeboot „L 10“ (Nr. 50), dessen Pläne von der Lake Torpedoboat Co. geliefert werden, ist die Staatswerft Porthmouth, N. H., bestimmt worden. Die Marine übernimmt damit zum ersten Male den Bau eines Unterseebootes auf eigener Werft. Die Lake Company konnte den Bau nicht selbst ausführen, weil ihre Werft am 30. Dezember 1913 wegen Geldschwierigkeiten den Betrieb einstellen mußte.

— Unglücksfälle. Durch eine Explosion auf dem kürzlich in Dienst gestellten 1000 t-Torpedoboot „Aylwin“ wurden drei Personen schwer verletzt. Das Boot wurde schwer beschädigt.

Kapitänleutnant Murray stürzte in Pensacola mit seinem Flugzeug ins Meer. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt, der Flieger getötet.

— Panamakanal. Die zum Schutze des Panamakanals in Colon stationierte I. Unterseebootshalbflottille, Boote „C 1“ bis „C 5“, ist in einer der großen Gatun-Schleusen gedockt worden. Da alle Schleusen paarweise angeordnet sind, kann immer eine von ihnen in ein Trockendock verwandelt werden, während die andere dem Verkehr geöffnet bleibt.

v. Selchow.



Frankreich. Allgemeine Lage. Die französische Kammer ist nach der gesetzmäßigen Zeit von vier Jahren Anfang April aufgelöst worden. Die Neuwahlen haben am 26. April stattgefunden, und als Zeitpunkt für die Stichwahlen ist der 10. Mai festgesetzt worden. Bei dem Ausfall der Wahlen ist es von Interesse, ob die Gegner der dreijährigen Dienstzeit eine wesentliche Verstärkung erfahren werden oder nicht. Bekanntlich hat das jetzige radikale Kabinett Doumergue es nicht gewagt, irgend etwas gegen die dreijährige Dienstzeit zu unternehmen, obwohl es von seinen Anhängern dauernd dazu gedrängt worden ist. Auch für die französische Marine sind die Neuwahlen insofern von Bedeutung, als es noch nicht zu übersehen ist, ob der erst kürzlich zum Marineminister ernannte M. Gauthier in dem neu zu bildenden Kabinett den Posten des Marineministers wieder übernehmen wird.

— Wechsel des Marineministers. Der Marineminister Monis hat sich durch seine Verwicklung in die Rochette-Angelegenheit — Monis soll seinerzeit als Ministerpräsident die Zustimmung dazu gegeben haben, die Gerichtsverhandlungen gegen den Bankinhaber Rochette in gesetzwidriger Weise hinauszuschieben — veranlaßt gesehen, von seinem Posten zurückzutreten. M. Monis war erst im Dezember 1913 zum Marineminister ernannt worden, als der Sturz des Kabinetts Barthou den damaligen Marineminister Baudin veranlaßte, sein Amt niederzulegen. Während man M. Baudin in Fachkreisen nur ungern scheiden sah, da die von ihm getroffenen Maßnahmen allgemeine Anerkennung und Billigung fanden, scheint man über den Rücktritt des M. Monis kein allzu großes Bedauern zu empfinden. Während seiner

kurzen Amtstätigkeit hat Marineminister Monis verschiedene Anordnungen getroffen, die allgemeine Mißbilligung hervorgerufen haben, so u. a. die Neuorganisation des Schulgeschwaders im Mittelmeer, die Änderung des Gesetzentwurfes über den Bau von Kreuzern (siehe unter Neubauten), die Wiederaufhebung des Karfreitagserlasses usw.

Zu seinem Nachfolger wurde am 20. März der Senator Gauthier ernannt. M. Gauthier ist von Beruf Arzt und hat bisher in keiner Weise mit der Marine in Verbindung gestanden. Auch bei den Verhandlungen über den Marineetat ist er nie in die Erscheinung getreten. Er steht im 64. Lebensjahre. Im Jahre 1905 war er Minister der öffentlichen Arbeiten. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern hat er befohlen, daß das Kabinett des Marineministers in seiner alten Besetzung im Amte bleibt. Bisher war es üblich, daß ein neuer Marineminister sich einen neuen Kabinettschef aus seinem Bekanntenkreise wählte.

— Die Pulverfrage in den Kammerverhandlungen. Ende März wurde in der Kammer die Vorlage beraten, welche den Kriegs- und Marineminister zu einmaligen Ausgaben zur Deckung der Bedürfnisse für die nationale Verteidigung ermächtigt. Es handelt sich um 620 Mill. ℳ für die Marine. Hinsichtlich der für Pulver usw. vorgesehenen Summe von rund 11 Mill. ℳ wies ein Abgeordneter auf die Notwendigkeit hin, die Versuchsschießen mit den aus Nitroglyzerin zusammengesetzten Pulvern fortzusetzen, und zwar aus 30,5 cm-Kanonen bis zur Grenze der Lebensdauer der Rohre. General Gaudin, der Direktor der Abteilung für Pulver, suchte die Notwendigkeit der geforderten Geldmittel nachzuweisen. Die Werkstätten lieferten zur Zeit so große Mengen an Pulver wie möglich. Die Sicherheitsvorrichtungen wären aber nicht genügend; täglich bestände die Gefahr, daß sich Unglücksfälle ereigneten. Der General erklärte, daß er jede Verantwortung ablehnen müsse, wenn die geforderten Geldmittel nicht bewilligt würden. Man müsse neue Werkstätten bauen und die bestehenden vergrößern.

Der Marineminister Gauthier führte aus, daß er mit den Versuchen mit Nitroglyzerinpulver einverstanden wäre. Man habe zunächst Versuche mit einem kleineren Kaliber, der 7,5 cm-SK, gemacht, da die Versuche mit der 30,5 cm-K über 1 Mill. ℳ kosten würden. Admiral Lebris, der Regierungsvertreter, erklärte, die Marine sei bereit, zwei 30,5 cm-K zur Verfügung zu stellen, um mit der einen Versuche mit Nitrozellulosepulver, mit der anderen solche mit Nitroglyzerinpulver anzustellen, sobald dieses Pulver im Auslande gekauft sei.

Auch der Kriegsminister Noulens erkannte an, daß diese Erprobungen dringlich seien. Sie sollen in 8 bis 10 Monaten stattfinden, und man muß den Ergebnissen mit Interesse entgegensehen.

— Flottentätigkeit. Die diesjährigen Flottenmanöver der französischen Hochseeflotte sollen vom 14. bis 30. Mai abgehalten werden. Die Manöver werden sich nur auf das westliche Mittelmeer erstrecken, nicht, wie in der Presse vielfach gemeldet wurde, über das ganze Mittelmeer. Wie im vorigen Jahre sollen größere strategische Übungen in der ersten Hälfte der Manöverzeit abgehalten werden. An Streitkräften werden voraussichtlich teilnehmen: 16 Linienschiffe (I. Geschwader zu 8, II. Geschwader zu 5 und die Division de complément zu 3 Schiffen), 6 Panzerkreuzer, 36 Zerstörer und 16 Große Unterseeboote. Ob Flugzeuge zu den Übungen herangezogen werden sollen, ist noch nicht bekannt; die Küstenverteidigungswerke und die Hafenflottillen werden kriegsmäßig besetzt.

Im Juni sollen im Kanal größere Übungen abgehalten werden, an denen die im Norden stationierten Streitkräfte teilnehmen. Hierfür ist wie im Vorjahre die Einziehung von Reservisten geplant.

Im Mittelmeer hielten die Schiffe der Hochseeflotte schiffsweise Schießübungen ab, die durch schlechtes Wetter beeinträchtigt wurden. Es wurden die Übungen des ersten Halbjahres erledigt, als Ziel diente wieder die Felseninsel Vacca, die im Laufe des Winters für diesen Zweck besonders hergerichtet worden ist. Besonders die Schießübungen der beiden Großkampfschiffe „Jean Bart“ und „Courbet“ sollen sehr zufriedenstellend ausgefallen sein und die gestellten Erwartungen weit übertroffen haben.

Über die Schießübungen, besonders über die Scheiben der französischen Hochseeflotte, handelt ein längerer Artikel in »Le Yacht«: „Das Abhalten der Schießübungen gegen die etwa 200 sm von Toulon entfernte Felseninsel Vacca hat einen unverhältnismäßig hohen Kohlenverbrauch der Schiffe zur Folge. Allein für Hin- und Rückfahrt der aus 16 Linienschiffen und 6 Panzerkreuzern bestehenden Hochseeflotte muß man mit einem Verbrauch von rund 4000 t Kohlen zum Preise von 144 000 *M* rechnen. Dazu kommt noch ein Mehrverbrauch, weil die Schiffe wegen des schlechten Ankergrundes meistens mit klaren Maschinen liegen müssen. Trotzdem war es bisher noch die beste Lösung der Frage nach geeigneten Zielen. Alte Schiffe bilden natürlich die idealste Scheibe, sie sind aber erstens ebenfalls sehr teuer, und zweitens ist der Bestand sehr schnell erschöpft, da die alten Schiffe durch die heutigen Geschosse bald zum Sinken gebracht werden.

Die Frage der Scheiben aus Holz und Leinwand ist ebenfalls gründlich durchdacht und erprobt worden. Man kann sie aber nur bei ganz ruhigem Wetter benutzen, und da man die einzelne Scheibe höchstens 20 m lang machen kann, muß man vier bis fünf solcher Scheiben hintereinander schleppen, um ein kriegsmäßiges Ziel zu bekommen. Diese Scheiben sind unverhältnismäßig teuer, sie kosten das Stück etwa 8000 *M*, eine kriegsmäßige Scheibe also 40 000 *M*, und dabei werden sie häufig schon nach einer Schießübung vollkommen unbrauchbar.

So ist das Schießen gegen Felsen immer noch das billigste, aber es entspricht nicht mehr den Anforderungen. Die Artillerieoffiziere wollen Ziele beschießen, deren Geschwindigkeit und Kurs ihnen unbekannt sind. Man baut deshalb jetzt nach englischem Vorbild richtige Pontonscheiben. Der erste Versuch ist mißglückt, da der Ponton bei der Überführung von Marseille nach Toulon gekentert ist, aber an der Hand der hierbei gemachten Erfahrungen wird es der Industrie gelingen, geeignete Pontons herzustellen. Allerdings wird das Schleppen solcher Scheiben an einer aus Sicherheitsgründen sehr lang zu nehmenden Schleppleine anfangs Schwierigkeiten machen, und man wird auch nicht mit mehr als 10 kn Fahrt schleppen können.“

Aus allen diesen Gründen ist nach »Le Yacht« der amerikanische Vorschlag nicht von der Hand zu weisen, ein stark gepanzertes Schiff mit einem einfachen Motor zu konstruieren, der für eine bestimmte Zeit in Bewegung gesetzt wird, während der das Schiff, ohne daß Menschen an Bord sind, beliebigen Kurs steuern würde.

»Le Yacht« hofft zum Schluß, daß sich bald eine Marine dazu entschließen werde, Versuche mit solchen Schiffen anzustellen.

Das II. Geschwader unter dem Vizeadmiral Marin Darbel ging für kurze Zeit nach Malta zur Erwiderung des englischen Flottenbesuches in Toulon.

— Personal. Aus dem für das Jahr 1915 jetzt aufgestellten Indiensthaltungsplan geht, wie »Le Petit Var« aus Toulon berichtet, hervor, daß mit einer Mehreinstellung von rund 6000 Mann gerechnet wird. Dadurch würde die Zahl des aktiv in der Marine dienenden Personals von 64 000 auf rund 70 000 Mann gebracht werden. Im Jahre 1894 waren es 38 000 und 1909 etwa 50 000 Mann. Die Steigerung wird bedingt durch die geplante Indienststellung von „Bretagne“, „Provence“ und „Lorraine“ sowie durch die Absicht, eine möglichst große Anzahl von Reserveschiffen mit $^3/_5$ oder $^2/_5$ des vollen Etats besetzt zu halten. Außerdem

sollen verschiedene Kleine Kreuzer zu Kreuztouren im Atlantik und nach der amerikanischen Küste in Dienst gestellt werden.

— Artillerie. »Petit Var« bringt einige Angaben über die auf der „Normandie“-Klasse zum ersten Male erscheinenden Vierlingstürme: »Die Türme sind konstruiert nach den Angaben des M. Dupont, eines Ingenieurs der Société de Saint-Chamond. Die vier Geschütze liegen paarweise nebeneinander. Der Turm wird durch eine Panzerwand in zwei getrennte Räume geteilt, so daß immer zwei Geschütze für sich einen besonderen Turm bilden und dabei den alten Doppeltürmen gegenüber den Vorteil einer großen Gewichtsersparnis für sich haben. Die beiden zusammengehörenden Kanonen sollen zusammen geladen und abgefeuert werden, können aber auch unabhängig voneinander bedient werden. Alle vier Geschütze eines Turmes dürfen nicht gleichzeitig abgefeuert werden, weil dadurch die Unterbauten zu stark in Anspruch genommen werden würden. Die Höhenrichtung wird für die beiden Geschützpaare getrennt genommen, während die Seitenrichtung vom Kommandeurstand aus für alle vier Geschütze genommen wird.«

Beim Vergleich mit den Großkampfschiffen der übrigen Großmächte kommt »Petit Var« zu dem Schluß, daß die Vierlingstürme einen wesentlichen Vorteil bedeuten: »Die Summe der Bestreichungswinkel der zwölf Geschütze eines Schiffes der „Normandie“-Klasse beträgt 3400°. Auf der „Bretagne“-Klasse ist dieser „Gesamtbestreichungswinkel“ nur 2700° groß. Bei der „Nassau“-Klasse beträgt er 2360° und bei der „Kaiser“-Klasse 2804°. In England hat die „Orion“-Klasse bei fünf Doppeltürmen nur 2800°. Der russische „Gangut“-Typ hat bei vier Drillingstürmen ebenso wie die „Normandie“-Klasse 3420°, aber das Kaliber ist schwächer. Außerdem haben die Drillingstürme eine geringere Feuergeschwindigkeit als die Vierlingstürme. Die „Arkansas“-Klasse der Vereinigten Staaten hat bei sechs Doppeltürmen 3500°, und Italien erreicht bei dem „Cavour“-Typ mit drei Drillings- und zwei Doppeltürmen den größten Gesamtbestreichungswinkel, nämlich 3820°.«

— Torpedowesen. »Le Yacht« veröffentlicht über die Probefahrtsergebnisse der beiden Zerstörer „Bisson“ und „Renaudin“, die als letzte ihrer Serie im Frühjahr 1914 ihre Erprobungen abgeschlossen haben, folgende Angaben (Durchschnittsleistung):

	Volldampffahrt	8 stündige Dauerfahrt
Wasserverdrängung	718 t	711 t
Mittlerer Tiefgang	2,57 m	—
Achterer Tiefgang	2,93 m	—
Kessel in Betrieb	4	2
Mittlerer Kesseldruck	15,7 kg	15,1 kg
Luftüberdruck	156 mm	36 mm
Düsendruck	6,3 kg	6 kg
Umdrehungen der Turbinen	606	240
Geschwindigkeit während 6 Stunden	30,8 kn	14,1 kn (8 Stunden)
Pferdestärken	10 050 PS	795 PS
Tatsächlicher stündlicher Kohlenverbrauch	15 t 500 kg	1 t 450 kg
Vertragsmäßiger stündlicher Kohlenverbrauch	12 t 350 kg	—
Größte Geschwindigkeit	31,27 kn	—

Die schiffbaulichen Angaben dieses Typs sind bereits im Oktoberheft 1913 bei Beschreibung des Zerstörers „Commandant Rivière“ besprochen worden. »Le Yacht« vom 4. April 1914 gibt eine ausführliche Beschreibung der Maschinen- und Kesselanlagen (Breguet-Turbinen und Guyot-Kessel), auf die wir hier nicht näher eingehen können.

In der Nähe von Toulon lief das Torpedoboot „358“ während einer Übung mit anderen Booten auf ein Riff auf, das angeblich nicht in der Karte verzeichnet

war. Das Boot erhielt ein schweres Leck und sank sofort. Die Besatzung konnte vom Torpedoboot „347“ gerettet werden. Das Boot liegt auf 12 m Wassertiefe und ist inzwischen geborgen worden.

— Flugwesen. Im März ist es zwei Seeoffizieren gelungen, vom Flugfelde Fréjus in der Nähe von Toulon nach Ajaccio auf Korsika zu fliegen.

Nach Pressemeldungen beabsichtigt die französische Marineverwaltung in Dunkerque, Cherbourg und Toulon Stützpunkte für Luftschiffe und Flugzeuge zu errichten und 8 lenkbare Luftschiffe und gegen 50 Wasserflugzeuge zu beschaffen.

Eine kürzlich erlassene Verordnung bestimmt, daß am 1. Oktober 1914 die einzuziehenden Militärpflichtigen, wenn sie eine gründliche Vorbildung im Flug- oder Luftschiffwesen genossen haben, bei den Flieger- oder Luftschiffertruppen eingestellt werden können. Vorbedingung ist, daß sie das Zeugnis der école supérieure d'aéronautique besitzen oder imstande sind, eine besondere Prüfung zu bestehen.

Wegen Verwendung des Berufspersonals ist angeordnet worden: Offiziere, die sich freiwillig zum Flugwesen melden, müssen unter 30 Jahren sein. Sind es Artillerie- oder Torpedospezialisten, so werden sie erst zum Flugwesen zugelassen, wenn sie nach Besuch des letzten Lehrganges 2 Jahre in ihrem Fach Dienst getan haben. Deckoffiziere und Unteroffiziere dürfen ebenfalls das 30. Lebensjahre noch nicht überschritten haben und müssen sich verpflichten, nach erfolgter Ausbildung als Flieger mindestens noch 3 Jahre aktiv zu dienen.

— Neubauten. Linienschiff „France“ hat bereits die gesamte Artillerie an Bord. Mit der Erprobung der Hilfsmaschinen ist schon begonnen worden. Man rechnet damit, daß das Schiff im Juni von der Loire nach Brest überführt werden kann, um dort mit seinen Probefahrten zu beginnen. Am 1. Oktober soll „France“ in das I. Geschwader eingestellt werden.

Linienschiff „Paris“ hat ebenfalls mit den Erprobungen seiner Hilfsmaschinen begonnen. Hier befindet sich bereits ein Teil des Probefahrtskommandos an Bord.

Beim Linienschiff „Lorraine“ hat man mit dem Anbringen des Seitenpanzers begonnen.

Zerstörer „Protet“ ist zu Probefahrten in Dienst gestellt worden.

Unterseeboot „Newton“ ist in Dienst gestellt worden und zur II. Unterseebootsflottille des Nordens nach Calais getreten.

Die Frage des Kreuzerbaues ist durch einen Bericht des Abgeordneten Nail zu den Regierungsvorschlägen über die einmaligen Ausgaben der Armee und Marine im Interesse der Landesverteidigung nunmehr geklärt worden. Danach wird der Plan, 6000 t-Kreuzer zu bauen, ganz fallen gelassen; statt dessen beabsichtigt die Regierung, 12 Flottillenführerschiffe zu bauen. Drei von diesen Schiffen sollen bereits im Jahre 1914 auf Stapel gelegt werden. Die Kosten, welche sich für diese drei Schiffe auf 32 Mill. ℳ belaufen, sollen auf die Jahre 1914 bis 1916 verteilt werden. Mit dem Bau der übrigen Schiffe soll 1916 begonnen werden.

Folgende Angaben sind über diesen neuen Typ bekannt geworden: Deplacement 4500 t, Armierung sechs 14 cm-Geschütze, Seitenpanzer von 90 mm Stärke, Geschwindigkeit 29 kn.

— Häfen und Werften. Der Marineminister hat eine neue Ausschreibung für die Beseitigung des im September 1911 im Hafen von Toulon gesunkenen „Liberté“-Wracks erlassen, da es ein erhebliches Hindernis für die Schiffahrt bildet.

In den Ausschreibungen werden folgende Punkte besonders hervorgehoben: In verschiedenen Munitionskammern lagert Munition, die durch die starke Erschütterung bei der Explosion vielleicht scharf geworden ist und infolgedessen sehr gefährlich werden kann. Die Marine wird dem Unternehmer in keiner Weise Unter-

stützung zuteil werden lassen, nur unter bestimmten Voraussetzungen können ihm Werftmittel zur Verfügung gestellt werden. Überschreitungen der bewilligten Frist von 2 Monaten werden mit hohen Konventionalstrafen belegt. Nur französische Firmen kommen für die Arbeiten in Betracht.

Beim Bau des großen Trockendocks Nr. 2 in Toulon (200 × 28,4 × 9,3) haben sich in letzter Zeit Erdrutsche eingestellt, welche zu einer Verzögerung der Arbeiten geführt haben. Da die in der Nähe liegenden Gebäude durch diese Erdrutsche gefährdet sind, hat der Unternehmer sich genötigt gesehen, die Ausgrabungen zunächst einzustellen und durch Einrammen von starken Pfählen die nötige Sicherheit zu schaffen. Die rechtzeitige Fertigstellung des Docks soll hierdurch in Frage gestellt sein.

Der neue Marineminister Gauthier unternahm mit seinem Stabe Anfang April eine Informationsreise nach Toulon. Nach Besichtigung der Hafen- und Werftanlagen und des Marinehospitals begab sich der Marineminister an Bord des Flaggschiffes „Courbet“, wo der Flottenchef, Vizeadmiral Boué de Lapeyrère, ihm die Kommandanten der I. Armée navale vorstellte.

Die eingehenden Untersuchungen, denen der Panzerkreuzer „Waldeck Rousseau“ im Dock unterzogen worden ist, haben ergeben, daß die Beschädigungen infolge des Festkommens erheblich schwerer sind, als anfangs angenommen wurde. Ein Teil der Außenhaut muß ganz erneuert werden. Die Unterbauten von einzelnen Kesseln haben sich verschoben, und es wird wahrscheinlich nötig sein, die Kessel zunächst herauszunehmen. Zu diesem Zweck müssen die Schornsteine entfernt und die Artillerie teilweise von Bord gegeben werden. Die Pulverkammern sind zum Teil undicht geworden. Die Reparaturen werden voraussichtlich bei fortgesetzter Tag- und Nachtarbeit bis zum Juli dauern. Das Schiff ist deshalb außer Dienst gestellt worden. An seine Stelle tritt der im Reserveverhältnis befindliche Panzerkreuzer „Jules Michelet“.

⚜

Japan. Wie im letzten Bericht kurz erwähnt, hat das Oberhaus von der Flottenvorlage außer den vom Unterhause gestrichenen 63 Mill. ℳ am 13. März noch weitere 84 Mill. ℳ abgesetzt. Eine wesentliche Rolle spielte hierbei der Gegensatz zwischen dem Choju-Klan (Militärpartei) und dem Satsuma-Klan (Marinepartei), da der erstere mit der Zurückstellung der Zwei-Divisionen-Vorlage zugunsten der Marineforderungen unzufrieden war. Es ist wohl das erstemal in der japanischen Verfassungsgeschichte, daß vom Oberhause derart bestimmend in die Gesetzgebung eingegriffen wurde. Der Konflikt zwischen beiden Häusern war damit gegeben; denn das Unterhaus mußte in der Stellungnahme des Oberhauses einen Präzedenzfall erblicken, der das von ihm nach englischem Muster angestrebte Vorrecht für die Bewilligung des Budgets in Frage stellte. Um den letzten Versuch einer Einigung zu machen, wurde eine von Ober- und Unterhaus gleichmäßig beschickte Kommission gebildet, deren Verhandlung aber ergebnislos blieb, da die gegenseitigen Beschlüsse aufrecht erhalten wurden. Ehe es am 23. März in den Plenarsitzungen der beiden Häuser zu einer neuen Abstimmung kommen konnte, wurde das Parlament durch kaiserlichen Erlaß zunächst auf drei Tage, späterhin bis zum Dezember vertagt. Ein Budget ist infolgedessen nicht zustande gekommen.

Das Kabinett soll nun anfänglich die Absicht gehabt haben, mit dem vorjährigen Budget weiterzuregieren, was ihm nach der Verfassung zusteht; wenn es schließlich doch seine Demission einreichte, die auch angenommen wurde, so ist der Grund wohl darin zu suchen, daß es die Unhaltbarkeit seiner Stellung eingesehen

und zu der Überzeugung gekommen war, daß dem Staatsinteresse besser gedient würde, wenn es der gereizten Volksstimmung Rechnung trug und mit seinem Rücktritte die Wege für eine endgültige Lösung des Konfliktes ebnete. Das Kabinett des Grafen Yamamoto ist etwa ein Jahr am Ruder gewesen; seine im wesentlichen auf Vermittlung zwischen den Parteigegensätzen hinstrebende Tätigkeit hätte in ruhigen Zeitläufen wohl Aussicht auf längeren Bestand gehabt; der Aufgabe, in der verworrenen Lage, wie sie jetzt durch den Marineskandal und seine Folgeerscheinungen geschaffen ist, der Regierung zum Siege zu verhelfen, konnte sie auf die Dauer nicht gewachsen sein. Der Kaiser hat am 25. März die Mitglieder des Geheimen Rates berufen, um über die Neubildung des Kabinetts zu beraten. Zunächst wurde hierzu der Präsident des Oberhauses, Fürst Tokugawa, aufgefordert, der sich aber außer stande erklärte, die Kabinettsbildung zu übernehmen, da die Seijukei-Partei beschloß, jedem Ministerium Widerstand entgegenzusetzen, das sich nicht verpflichtete, die Regierung nach dem Parteiprogramm (Steuerermäßigung vor Flotten- und Heeresvermehrung) zu führen. Auch der Versuch einer Kabinettsbildung durch den Grafen Kiyoura schlug fehl, da Vizeadmiral Kato (bisher Chef des I. Geschwaders) das Marineportefeuille ablehnte, solange der neue Ministerpräsident sich weigerte, die Kosten für die Ausführung des Marineprogramms auf eigene Verantwortung zu bewilligen. Zuletzt ist es dem Grafen Okuma gelungen, ein Ministerium zu bilden (Vorsitz und Inneres: Okuma, Äußeres: Baron Kato, Marine: Admiral Yashiro, Krieg: General Oka). Die Mitglieder gehören der Rikken-Doshikai und der Chuseikai an, die zu unterstützen sich die Kokuminto-Partei verpflichtet hat; die jetzige Mehrheitspartei der Seijukei befindet sich in der Opposition, was die weitere Entwickelung der Lage noch recht unklar erscheinen läßt. Okuma selbst hat früher verschiedene Ministerposten bekleidet, war 1898 für drei Monate Ministerpräsident, ist aber seitdem kaum im politischen Leben hervorgetreten. Der neue Marineminister findet keine leichte Aufgabe vor. Wenn es nicht gelingt, die Volksvertretung für die Annahme einer neuen Flottenvorlage gefügig zu machen, bleibt das Marinebudget 1913/14 in Kraft. Für die nächsten Jahre stehen für Neubauten dann nur folgende Summen zur Verfügung:

1914/15	81,3 Mill. M
1915/16	60,3 „ „
1916/17	1,5 „ „

Da außer den in Bau befindlichen Schiffen der Neubau von drei Großlinienschiffen im Vertrauen auf die Bewilligung der Flottenvorlage schon in die Wege geleitet ist, entstehen bedenkliche Verzögerungen, ganz abgesehen davon, daß der weitere Ausbau der Flotte wieder auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben wird. Zu einem Weiterbau auf Kredit und zur nachträglichen Anforderung der Mittel, wie es früher oft üblich war, wird sich die Regierung bei dem Mißtrauen der Volksvertretung gegen die Marineverwaltung nicht leicht entschließen können.

Die Untersuchung des **Flottenskandals**, für die ein eigener Gerichtshof eingesetzt worden ist, hat ihren Fortgang genommen; über ihre Ergebnisse sind bestimmte Nachrichten aber nicht in die Öffentlichkeit gedrungen. Die Blätter bringen Mitteilungen über andere Veruntreuungen, die jedenfalls dartun, daß die Unregelmäßigkeiten nicht allein auf die Verwaltung der Marine beschränkt geblieben sind. Von den anläßlich der Siemens-Schuckert-Angelegenheit Verhafteten sind mittlerweile Herrmann und Pooley gegen Stellung von Bürgschaft aus der Haft entlassen worden.

Die Presse fährt fort, in einer dem nationalen Interesse wenig dienlichen Schärfe die Einrichtungen der Marine vor dem Volk herabzusetzen; verschiedene

Vorfälle früherer Zeit geben ihr willkommenen Anlaß, ihre Angriffe gegen die Marineverwaltung zu richten. So ist durch das kriegsgerichtliche Verfahren gegen einen des Raubmordes angeklagten Unteroffizier bekannt geworden, daß die im November 1912 nach der amtlichen Untersuchung mit Pulverzersetzung erklärte Explosion auf dem Panzerkreuzer „Nisshin" durch diesen Unteroffizier herbeigeführt worden ist, nachdem er in landesverräterischer Absicht vorher Geheimsachen zu stehlen versucht hatte. Auch die zahlreichen Havarien, von denen besonders die Torpedoboote im letzten Jahre betroffen worden sind, werden zum Anlaß genommen, um die Güte des Personals zu bemängeln. Zahlreiche Kritiken beschäftigen sich mit der angeblichen Minderwertigkeit des Schiffsmaterials; insbesondere sollen die letzten in Japan hergestellten Neubauten hinter den Erwartungen zurückgeblieben sein.

Wenn es auch nicht von der Hand zu weisen ist, daß die japanische Flotte an Bedeutung gegenüber anderen Marinen eingebüßt hat, da ihr in den letzten Jahren nicht die Mittel für einen systematischen Ausbau und eine Erneuerung veralteten Materials zur Verfügung standen, so muß man sich anderseits hüten, aus Einzelfällen verallgemeinernde Schlüsse zu ziehen und auf die Minderwertigkeit einer Marine zu schließen, der die jüngsten Kriegserfahrungen zur Seite stehen und deren Geist, der sie damals glänzende Siege erringen ließ, auch weiter in eifriger Friedensarbeit lebendig geblieben ist. —

— Personal. Aus Anlaß des Marineskandals sind mehrere Veränderungen in den höheren Kommandostellen verfügt worden; auch wird die Rückberufung einiger zum Sprachstudium nach Deutschland kommandierter Offiziere mit dem Prozeß in Verbindung gebracht.

Im Frühjahr sind 100 Anwärter für die Seeoffizierlaufbahn und 40 für die Ingenieurlaufbahn im Alter von 16 bis 20 Jahren eingestellt worden.

— Flottentätigkeit. Die aktiven Verbände und die Stationsgeschwader haben in den letzten Monaten neben Einzelübungen kleinere Verbandsfahrten und Manöver, verbunden mit Artillerie- und Torpedoschießübungen, abgehalten. Das I. Geschwader lief auf einer Übungsreise, der sich gemeinsame Manöver mit den Torpedobootstreitkräften anschlossen, koreanische Häfen an; „Kongo" hat nicht daran teilgenommen, sondern lag mehrmals längere Zeit im Dock, was zu Anfragen im Parlament über angeblich mangelhafte Bauausführung Anlaß gab. Das II. Geschwader wurde vorübergehend zur Hilfeleistung nach Kagoshima anläßlich des Vulkanausbruchs auf Sukurajima gesandt; später führte es eine Rundreise nach koreanischen und nordchinesischen Gewässern aus. Das III. Geschwader war in chinesischen Häfen zur Wahrnehmung der japanischen Interessen verteilt. Das Schulgeschwader, das Rundfahrten an der chinesischen und japanischen Küste ausgeführt hatte, kehrte Ende März nach Yokosuka zurück, um für die große Auslandsreise, auf der ein Besuch mexikanischer und kalifornischer Häfen geplant sein soll, sich auszurüsten. Die Torpedoboots- und Unterseebootsverbände haben teils allein, teils mit den Geschwadern häufig Schießübungen und Manöver abgehalten.

— Material. „Fuso" ist am 28. März in Kure im Baudock aufgeschwommen und wird voraussichtlich Herbst 1915 fertiggestellt. „Nisshin" und „Kasuga", die sich in Grundreparatur befanden, sollen wieder frontbereit sein.

Da das Budget nicht zustande gekommen ist, stehen der Marineverwaltung, wie oben erwähnt, für das laufende Jahr zu Neubauten nur noch 81,3 Mill. M zur Verfügung. Diese werden für die Linienschiffe „Fuso" und Nr. 4, die Panzerkreuzer „Hiyei", „Haruna", „Kirishima", zwei Zerstörer (in England im Bau) und zwei Unterseeboote (in Frankreich im Bau) aufgebraucht. Eine Übertragung der Fonds ist aus etatsrechtlichen Gründen in Japan nicht angängig; es ist infolgedessen

auch nicht möglich, wie von verschiedenen Seiten vorgeschlagen wurde, die Bauzeiten von „Haruna“ und „Kirishima“ zu verlängern und die dadurch flüssig werdenden Mittel für die Linienschiffe Nr. 2 bis 4 zu verwenden; ihr Bau wird zum mindesten erhebliche Verzögerungen erleiden. Die Werften, insbesondere die Kawasaki- und Mitsubishi-Werft, werden durch dieses unfreiwillige Flottenfeierjahr in eine sehr unangenehme Lage gebracht, da sie schon umfangreiche Verträge abgeschlossen haben sollen und Schwierigkeiten wegen etwa notwendig werdender Entlassung ihrer geschulten Arbeiterstämme befürchtet werden.

— Unfälle. „Hirado“ erlitt am 17. März durch Explosion der Steuerbordturbine eine schwere Maschinenhavarie.

Bei Übungen der 14. Flottille ist der Zerstörer „Yunagi“ einmal mit „Hayakaze“, ein anderes Mal mit „Oite“ zusammengestoßen, wobei leichte Beschädigungen der Fahrzeuge eintraten.

— Kriegshäfen. Ryojun (Port Arthur) ist aus Ersparnisgründen aus der Reihe der Marinestationen 1. Klasse gestrichen und als Kriegshafen 2. Klasse der Marinestation Sasebo unterstellt worden. Die Besatzung soll auf 250 Mann verringert werden und die Werft nur für Ausbesserungen kleinsten Maßstabes dienen.

— Todesfall. Die Kaiserin-Witwe von Japan ist am 10. April nach längerer Krankheit gestorben. Infolgedessen sind die für Herbst dieses Jahres geplanten Krönungsfeierlichkeiten bis 1916 verschoben worden.

Ack.



Italien. Unterseeboote. Wie verlautet, ist beabsichtigt, eine größere Anzahl — etwa 24 — für den Küstendienst bestimmte Unterseeboote demnächst in Bau zu geben. Die Boote sollen 250 t groß sein, 13 kn Überwassergeschwindigkeit haben und im Rechnungsjahre 1914/15 gebaut werden; sie sollen zu je 2 bis 3 Booten verteilt werden auf Genua, Spezia, Porto Ferrajo, Maddalena, Neapel, Palermo, Messina, Tarent, Brindisi, Ancona, Venedig. Außerdem sollen 6 neue Unterseeboote für die Flotte gebaut werden, die 700 t verdrängen und 18 kn Überwassergeschwindigkeit haben sollen.

— Schiffsbewegungen. Die aus den Zerstörern „Impavido“, „Indomito“, „Intrepido“, „Irrequieto“ bestehende Flottille hat am 5. April Venedig verlassen und sich in die albanischen Gewässer begeben.

— Frühjahrsstellenbesetzungen. Aus den Frühjahrsstellenbesetzungen sind folgende Veränderungen von Interesse:

Vizeadmiral Viale, bisher Stationschef von Spezia, ist zum Vorsitzenden des Obersten Marinerates ernannt, sein Nachfolger wird Vizeadmiral Garelli, der Stationschef in Venedig war; der bisherige Vorsitzende des Obersten Marinerats, Vizeadmiral Borea Ricci, tritt an seine Stelle. Vizeadmiral Del Bono gibt die Direktion der Marineakademie an Kontreadmiral Corsi, den bisherigen Chef der Torpedoinspektion, ab und wird Vizepräsident beim Obersten Marinerat; Kontreadmiral Trifari wird Torpedoinspekteur, während Kontreadmiral Cagni an seiner Stelle die IV. Division übernimmt. Der populäre Admiral bleibt also dem Frontdienst erhalten.

— Neue Minister. Admiral Millo bleibt auch im neuen Kabinett Salandra Marineminister; zum Kriegsminister wurde General Grandi ernannt.

— Todesfall. Vizeadmiral Faravelli ist am 22. März zu Rom gestorben; er leitete 1911 die Beschießung von Tripolis, war zu Beginn des libyschen Feld-

zuges Chef des II. Geschwaders und wurde nach dem Tode des Vizeadmirals Aubry Flottenchef, mußte jedoch bald wegen Krankheit das Kommando an Vizeadmiral Viale abgeben.

— Anschießen. In Spezia fanden an Bord des „Giulio Cesare" im Beisein des Vizeadmirals Nicastro interessante Schießversuche statt. Es wurden nicht nur, wie schon auf „Dante Alighieri", drei 30,5 cm-Geschütze eines Turmes, sondern gleichzeitig fünf, ein Doppel- und ein Drillingturm abgefeuert. Die Versuche sollen voll befriedigt haben, die Beschädigungen unbedeutend gewesen sein.

— Ausbau von Brindisi. Der innere und äußere Hafen von Brindisi wird auf eine Tiefe von 11 m ausgebaggert werden, ein großer Teil des westlichen Hafens gilt als militärische Zone; im Handelshafen sollen neue Kajen zum Teil mit direktem Bahnanschluß für die Kohlenfahrzeuge der Staatsbahn gebaut werden. Der Hafen wird verbreitert.

— Wasserflugzeuge gegen Unterseeboote. Mitte April fanden Zeitungsnachrichten zufolge in der Nähe von Ancona Versuche statt, die den Zweck hatten, die Sichtigkeit getauchter Unterseeboote vom Flugzeug aus festzustellen. Es kamen vier Flugzeuge der Marine und die Unterseeboote „Tricheco", „Squalo" und „Narvalo" zur Verwendung. Die Flugzeuge wurden von einer Flottille, die Unterseeboote von dem Zerstörer „Euro" begleitet. Während eines Teiles der Übungen kreuzte das Militärluftschiff „Citta di Ferrara" über dem Übungsgebiet. Außer mehreren Motordefekten, die zur Auswechselung von Flugzeugen zwangen, sind Einzelheiten bis jetzt nicht bekanntgeworden.

— Unfall eines Militärluftschiffes. Das Militärluftschiff „Citta di Milano" ist am 9. April bei einer Probefahrt fast völlig zerstört worden. Infolge eines Motorschadens wurde eine Notlandung bei Cantu, in der Nähe des Comer-Sees vorgenommen, wobei aus bisher nicht aufgeklärter Ursache eine Explosion erfolgte, die das Luftschiff bis auf das Gerippe zerstörte. Mehrere Personen wurden verletzt. Die „Citta di Milano" war vor etwa einem Monat von der Militärverwaltung abgenommen und hatte eine Stundengeschwindigkeit von 70 km; sie war nach Plänen des Ingenieurs Forlanini aus von der Stadt Mailand zur Verfügung gestellten Mitteln gebaut. Gt.

Rußland. Marinepolitik. Während des vergangenen Monats wurde der Marineetat in der Budgetkommission und der Landesverteidigungskommission durchberaten und im Plenum der Duma begonnen. Von den Forderungen der Marine, die sich auf 540,9 Mill. *M* (250,4 Mill. Rubel) beliefen, wurde nur wenig abgestrichen, jedoch nahmen die Mitglieder der Volksvertretung in mehreren Fällen grundsätzlich Stellung gegen einige Maßnahmen der Marine. Unter anderem gab der im Märzheft erwähnte Vertrag des Marineministeriums mit einer Gesellschaft, die unter Mitwirkung der englischen Firma Vickers eine Geschützfabrik in Zarizyn bauen will, Anlaß zur Kritik. In der Budgetkommission wurde behauptet, der Vertrag räume der Firma Vickers zum Schaden der russischen Privatindustrie wie zum Schaden der Marine eine Monopolstellung in den Geschützlieferungen ein, und da er überdies ohne Wissen und Willen der Duma abgeschlossen sei, müsse er für nichtig erklärt werden. In ähnlicher Weise wurde ein weiterer Vertrag angegriffen, den die Marine mit der Firma Baranowski in St. Petersburg abgeschlossen hatte. Auf Grund

dieses Vertrages sollte die Firma eine große Pulverfabrik einrichten und die Marine mit Pulver für die Neubauten versehen. Wie aus einer auf einer Versammlung der Aktionäre abgegebenen Erklärung hervorgeht, handelt es sich darum, daß die Firma einen bedeutenden Vorschuß von der Marine erhalten und sich dafür verpflichten soll, sich so einzurichten, daß sie ihr für die Dauer von 12 Jahren mindestens 2,5 Mill. kg Pulver jährlich liefern kann.

Die Volksvertreter waren sowohl im Falle Vickers wie im Falle Baranowski der Meinung, daß der Staat besser wirtschafte, wenn er sich selbst in großem Maßstabe auf die Herstellung von Geschützen und Munition einrichte. Daß die Marine dieser Anregung folgen und selbst die nötigen Fabriken bauen wird, ist allerdings unwahrscheinlich. Ein solches Verfahren würde zum mindesten nicht den Grundsätzen entsprechen, die der Marineminister, Admiral Grigorowitsch, bisher offenbarte und die darauf hinausliefen, den privaten Unternehmungsgeist nach Möglichkeit zu ermutigen.

In verschiedenen Sitzungen der Kommissionen wurden ferner geheime Gesetzentwürfe des Kriegs- und Marineministeriums beraten. Nach »Dengi« (18. März) stand u. a. eine Forderung für das sogenannte „große Schiffbauprogramm" zur Beratung, aber nur soviel scheint gewiß zu sein, daß es sich bei der Armee um eine Forderung in der Höhe von 734 Mill. ℳ, bei der Marine um 194,4 Mill. ℳ handelte, die glatt angenommen wurden. Die Vorlage der Marine sieht wahrscheinlich größere Ausgaben für die Schwarzmeer-Flotte vor, für die einige Fahrzeuge bereits in Bau gegeben wurden. Im übrigen ist es sicher, daß auch die Ostsee-Flotte, so schnell wie es die Mittel gestatten, weiter verstärkt werden wird. Jedenfalls sagte der Marineminister am 4. April in der Finanzkommission des Reichsrates, daß „sofort mit der Inbaugabe neuer Schiffe begonnen werden würde, sobald der Bau der bereits begonnenen beendigt sei" (»Retsch«, 23. März/5. April).

Nach Angabe russischer Zeitungen wird der Präsident der französischen Republik Ende August an Bord eines Panzerkreuzers in Kronstadt eintreffen und dort von der gesamten Ostsee-Flotte empfangen werden. Vermutlich wird der Präsident den Herbstmanövern der russischen Armee und Flotte beiwohnen.

— Flottentätigkeit. Ende März und Anfang April wurde die Rekrutenausbildung beendet und zum Teil mit Besichtigungen durch den Zaren abgeschlossen. Mitte März begannen dann die Aktivierungen der Flottenteile, und zwar nahmen als erste die Torpedoboote der Libauer Flottille am 17./18. März ihre Fahrten wieder auf. Anfang April folgte die Kreuzerbrigade und auf diese die Linienschiffsbrigade der Ostsee-Flotte, die demnach fast einen Monat früher als im Vorjahre die Winterliegezeit abbrachen. Diese Verfrühung der Aktivierungen wurde dadurch erleichtert, daß der vergangene Winter außergewöhnlich milde war und das Eis im Finnischen Meerbusen früher als sonst verschwand.

— Personal. Durch eine Vorlage des Marineministeriums wird eine bedeutende Aufbesserung der Gebührnisse der Seeoffiziere verlangt. Die russische Presse begrüßt diese Maßnahme freudig als ein Mittel, den Andrang zu den Bordstellen zu erhöhen. Bisher soll ein großer Teil der Seeoffiziere es angeblich vorgezogen haben, als sogenannte „Offiziere der Admiralität" die Landstellen der Marine zu besetzen.

Die Gründung eines neuen Marine-Kadettenkorps in Sewastopol ist beschlossen worden und wird, sobald die Mittel hierfür bewilligt sind, in Angriff genommen werden. Die neue Schule soll nur die jüngeren Klassen der Zöglinge, in denen mehr allge-

meines Wissen gelehrt wird, enthalten. Die „Spezialklassen“, d. h. die Klassen, in denen mit dem Unterricht in den maritimen Lehrzweigen begonnen wird, bleiben in St. Petersburg.

— Schiffsmaterial. Nach einer russischen Zeitungsnachricht vom 7. März bestellte das Marineministerium bei den Schiffbauwerften in Nikolajew 1 Linienschiff und 4 Torpedoboote. Wahrscheinlich haben diese Neubauten die besonderen Forderungen nötig gemacht, die Mitte April außerhalb des Marineetats beraten wurden (siehe vorstehend). Das Linienschiff erhält den Namen „Imperatriza Jelisaweta“.

Der Werft von Nobel & Leßner und der Baltischen Werft wurden die Aufträge auf 4 bzw. 2 Unterseeboote erteilt. Die Fahrzeuge erhielten die Namen „Jorsch“, „Ugor“, „Forelj“, „Jasj“ (Bauwerft Nobel & Leßner), „Jedinorog“ und „Smäja“ (Baltische Werft). Diese Boote sind die letzten sechs der durch das „Kleine Schiffbauprogramm“ im Sommer 1912 bewilligten 18 Unterseeboote. Sie sind, soweit bekannt, für die Sibirische Flottille bestimmt.

Stapelläufe: 29. März Torpedoboot „Stschastliwy“ in Cherson auf der Werft von Wadon; 11. April Kleiner Kreuzer „Murawjew-Amurski“ auf der Werft von Schichau in Danzig; 15. April Linienschiff „Imperator Alexander III.“ auf der Werft der Russischen Schiffbaugesellschaft in Nikolajew.

Am 9. April wurde das Torpedoboot „Bespokoiny“ als erstes Turbinenboot der Schwarzmeer-Flotte fertiggestellt und nach Ssewastopol übergeführt.

Die Torpedoboote „Nr. 134“ und „140“ wurden aus dem aktiven Dienst gezogen.

Nach einer italienischen Zeitungsnachricht bestellte die russische Marine ein Unterseeboot vom Typ „Laurenti“ bei der Werft von Fiat-San Giorgio.

Am 5. April brach ein Brand auf dem auf der Admiralitätswerft in St. Petersburg im Bau befindlichen Linienschiff „Gangut“ aus. Es brannte ein auf dem Oberdeck aufgestelltes Holzgerüst; das Schiff soll keinen erheblichen Schaden erlitten haben. Am 10. April wurde das Schwesterschiff der „Gangut“, „Poltawa“, durch einen auf derselben Werft ausbrechenden Brand gefährdet. »Russkoje Snamja« (25. März) führt diese Unfälle auf verbrecherische Böswilligkeit zurück.

— Waffen. Die staatlichen Permschen Geschützwerke, deren Vergrößerung seit langem geplant wird, sollen nun in großem Maßstabe ausgebaut werden. Die technische Ausstattung der Werke wurde einer französischen Firma übertragen.

— Häfen, Werften. Am 11. April erfolgte in Ssewastopol im Beisein des Zaren, des Marineministers sowie mehrerer Mitglieder der Duma die feierliche Grundsteinlegung des ersten Trockendocks für Großkampfschiffe der Schwarzmeer-Flotte. Das Dock liegt in der Panaiotowaja Balka. Nach Angaben der russischen Presse hofft man, es in der ersten Hälfte des Jahres 1915 fertigstellen zu können. Die Tiefe des Docks beträgt 10,66 m.

Die Russisch-Baltische Schiffbauwerft in Reval erhielt vom Marineministerium den Auftrag für den Bau eines Schwimmdocks für Großkampfschiffe. Kosten des Baues 11,9 Mill. ℳ; Fertigstellung 1916.

Wie stark die Bautätigkeit in Reval infolge der großen Marineaufträge geworden ist, ist u. a. daraus zu ersehen, daß von Anfang März bis Mitte April 1914 etwa 5000 Arbeiter nach Reval einwanderten.

Am 18. Februar wurde eine Verordnung über das Anlaufen russischer Gewässer und Häfen durch fremde Kriegschiffe veröffentlicht. Die Mehrzahl der Häfen in der Ostsee, im Schwarzen Meer, im Asowschen Meer und im Stillen Ozean werden für bedingt offen erklärt, d. h. der Besuch dieser Häfen wird fremden Krieg-

schiffen im allgemeinen nur nach vorheriger Einholung einer Erlaubnis auf diplomatischem Wege gestattet.

— Flugwesen. Das Ssikorskische Großflugzeug „Ilja Muromez" wurde nach Libau gebracht (vgl. Aprilheft). Es wird demnächst die ersten Versuche als Marine-Flugzeug aufnehmen.

Das russische Marineministerium schrieb einen internationalen Wettbewerb für die Konstruktion von Wasserflugzeugen aus mit Preisen von 6480, 4320 und 2160 *M*.

— Verschiedenes. Ende März und Anfang April hatten die Petersburger Werften, darunter die staatliche Baltische Werft, die Putilow-Werft, die Newski-Werft und die Franko-Russischen Werke Störungen ihrer Betriebe infolge von Schwierigkeiten mit ihren Arbeitern. Erhebliche Verzögerungen der den Werken aufgetragenen Bauten sollen indessen nach einer Erklärung des Marineministeriums nicht zu befürchten sein.

Die tägliche Schnapsration in der russischen Flotte soll abgeschafft werden. Sie betrug bisher etwa 0,13 l und wurde in See täglich verausgabt, d. h. wöchentlich auf den Mann etwa 1 l Branntwein. Abstinente erhielten statt dessen eine monatliche Entschädigung von 5,20 *M*. In Zukunft soll die gesamte 300 bis 350 *M* betragende Entschädigungssumme den Mannschaften nach Fortfall der Schnapsration bei ihrer Entlassung ausgezahlt werden.

G.

✠

Österreich-Ungarn. Flottenprogramm. Zeitungsnachrichten zufolge soll das neue Flottenprogramm den Bau von vier Großkampfschiffen als Ersatz für die „Monarch"-Klasse und die „Habsburg" vorsehen; die Schiffe, die etwa 25 000 t verdrängen werden, sollen zehn 35,6 cm-Geschütze in fünf mittschiffs aufgestellten Doppeltürmen und starke Mittelartillerie erhalten.

Die neuen Kleinen Kreuzer — voraussichtlich drei — sollen 4800 t groß werden. Die Kosten dieses Bauplans würden sich auf 5 Jahre verteilen.

— Flottentätigkeit. Die Eskader mit zwei Gruppen Hochseetorpedobooten und einer Gruppe Minensuchbooten traf am 26. März zur Begrüßung Seiner Majestät des Deutschen Kaisers vor Triest ein.

Am 28. März schiffte sich Erzherzog Franz Ferdinand auf „Viribus Unitis" zur Teilnahme an einer Gefechtsübung im Verbande ein; abends lief das Geschwader, bei dem sich zwei Wasserflugzeuge befanden, in Pola ein. „Viribus Unitis", „Tegetthoff" und „Zrinyi" nahmen Kohlen und traten am 31. nachts die beabsichtigte Kreuzfahrt an. Smyrna wurde am 7. April angelaufen, und nach zehn Tagen wurde die Weiterfahrt nach Adalia angetreten.

Die Schiffe des Schulgeschwaders kreuzen einzeln zum Teil im östlichen Mittelmeer und in der Adria.

— Flottenbesuch. Ein Anfang Mai in mehreren österreichischen und ungarischen Häfen zu erwartender Besuch des englischen Mittelmeergeschwaders unter Admiral Milne, bestehend aus dem II. Schlachtkreuzergeschwader und dem I. Kreuzergeschwader, 4 Kleinen Kreuzern und 16 Zerstörern, soll von der aktiven Eskader am 22. Mai in Malta erwidert werden.

— Personalvermehrung. Der Ausbau der österreich-ungarischen Flotte macht eine erhebliche Vermehrung des Seeoffizierkorps sowie der Rekruteneinstellung



nötig. Letztere wird mit dem 1. Oktober 1915 von 6000 auf 6500 Mann gebracht werden.

Interessant ist eine bei dieser Gelegenheit gebrachte Zusammenstellung über die Zusammensetzung der Rekruten nach Nationalitäten. Es waren bei einer Iststärke von 19 538 Mann:

Deutsche	12,5 v. H.
Kroaten	34,6 „
Italiener	14,7 „
Ungarn	20,8 „
Polen	2,8 „
Slowenen	2,8 „
Ruthenen	0,3 „
Rumänen	1,6 „
Tschechen	9,3 „
Slovaken	0,6 „

Hiervon waren Analphabeten:

Deutsche	0,1 v. H.
Kroaten	17,5 „
Italiener	5,9 „
Ungarn	1,4 „
Slowenen	0,6 „
Rumänen	3,6 „
Im ganzen	7,3 „

Gt.



Schweden. Marinepolitik. Von Anfang bis Mitte April gingen in Schweden die Neuwahlen unter lebhafter Beteiligung vor sich. Die Wahlkämpfe standen diesmal fast ausschließlich unter dem Zeichen der Verteidigungsfrage, für die eine kräftige Werbetätigkeit entfaltet wurde. Der Ausgang der Wahlen war bis zum 20. April noch nicht völlig bekannt.

— Flottentätigkeit. Am 17. April aktivierte die Küstenflotte unter Kontreadmiral W. Dyrssen in der im Aprilheft angegebenen Zusammensetzung.

— Personal. Der Chef der Karlskrona-Rekrutenabteilung reichte einen Bericht über den auf den Schiffen seines Verbandes (drei Küstenpanzerschiffen) herrschenden großen Offiziermangel ein. Dieser ist so beträchtlich geworden, daß die meisten Wachoffizierstellen und sogar die Stelle eines Navigationsoffiziers nur mit Leutnants zur See besetzt werden konnten.

— Häfen, Werften. Am 28. März wurde die Kriegswerft von Karlskrona durch den Marineminister Broström besichtigt. Der Minister sprach sich nach seinem Besuch Pressevertretern gegenüber zugunsten einer Erweiterung der Werft aus. Das Bedürfnis nach einer Vergrößerung machte sich zuletzt im Herbst 1912 bemerkbar, als es sich herausstellte, daß die Werft nicht imstande war, den Bau des Küstenpanzerschiffes „Sverige“ zu übernehmen.

— Flugwesen. Die Aktiengesellschaft „Södertelje Verkstäder“ (Flugzeugfabrik) bat um die Bewilligung einer Staatsbeihilfe von 56 000 *M*. Sie will sich so ausgestalten, daß sie mindestens sechs Flugzeuge gleichzeitig bauen kann, und bei der Flugzeugfabrik eine mit erstklassigen Flugzeugen ausgerüstete Fliegerschule einrichten, auf der Armee- wie Marineoffiziere ausgebildet werden können. Als Ausbildungszeit werden 6 Wochen für einen Armeeflieger und 2 Monate für Marineflieger angenommen. Als Gegenleistung für die beantragte Unterstützung will die Gesellschaft 6 Flieger und 10 Monteure des Heeres und der Flotte kostenfrei ausbilden. Leiter der Anstalt ist der bekannte schwedische Flieger Frhr. Cederström.

Die schwedische Marine kaufte in Deutschland einen neuen Drachenballon für das Marine-Ballonfahrzeug.

G.



Dänemark. Flottentätigkeit. Das Wintergeschwader wurde am 1. April aufgelöst und vom 1. bis 15. April nur das Unterseeboots-Mutterschiff „Hekla" und 6 Unterseeboote in Dienst behalten. Am 15. April stellten die Küstenpanzerschiffe „Herluf Trolle" und „Peder Skram" in Dienst. Sie bleiben zunächst einen Monat zur Vornahme der ersten Ausbildung der neu eingestellten Rekruten in Kopenhagen, werden am 15. Mai vom Generalinspekteur des Seewesens besichtigt und nehmen darauf ihre Fahrten auf. Übungsplatz werden wie im Vorjahre die dänischen Gewässer sein, jedoch ist auch eine zehntägige Reise ins Ausland vorgesehen.

Am 22. Juli treten eine aus 9 Torpedobooten bestehende Torpedobootsflottille, eine aus 7 Unterseebooten bestehende Unterseebootsflottille und ein Minenschiff zur Küstenpanzerschiff-Division und bilden mit ihr zusammen das Sommergeschwader. Dieses bleibt bis zum 25. September in Dienst.

— Flugwesen. Die Marine-Fliegerschule nahm ihre Tätigkeit nach längerer Pause am 20. März wieder auf.

Die dänischen Marineflugzeuge tragen als Unterscheidungsmerkmal einen gemalten Doppelstander an mehreren Stellen der Tragflächen, die Heeresflugzeuge einen roten Ring um eine weiße Fläche.

— Küstenverteidigung. Am 27. März besichtigte der König die Kopenhagener Seeforts „Middelgrund", „Saltholmsflak" und „Mellem". Auf dem ersten und letzten der Forts wurden Schießübungen vorgeführt.

Nach dänischen Zeitungsnachrichten machen die Bauten an der Haubitzbatterie des Forts Taarbäk (nördlich von Kopenhagen) gute Fortschritte. Anfang April arbeiteten 60 bis 70 Arbeiter an den Kasematten, diese Zahl sollte jedoch im Frühjahr verdoppelt werden. Das Fort wird nach seiner Fertigstellung eine ständige Besatzung von 200 Mann erhalten, die bei Mobilmachung auf 800 Mann verstärkt wird.

Die neue 7,5 cm-Hafenbatterie soll einige hundert Meter nördlich der Haubitzbatterie, in die Nähe der alten Dampfschiffsbrücke von Ny Taarbäk, verlegt werden.

G.



Norwegen. Flottentätigkeit. Im Sommerhalbjahr 1914 wird die norwegische Marine die folgenden Schiffe in Dienst halten: Kanonenboot „Frithjof" von Mitte Mai bis Ende September zur Kadettenausbildung; zwei Küstenpanzerschiffe (vorläufig „Norge" und „Harald Haarfagre") vom 1. Mai ab zur Ausbildung der Rekruten und des Stammpersonals, außerdem von Ende 1914 bis zum 31. März 1915 noch ein drittes Panzerschiff; eine Torpedobootsflottille, bestehend aus „Valkyrien" und 10 Torpedobooten, 3 Monate lang, von der letzten Hälfte des Juli 1914 ab, als Torpedoschule (zu Übungen in See); 4 Torpedoboote und 1 Zerstörer nach besonderen Bestimmungen; 1 Zerstörer („Garm") zu Probefahrten; die Unterseeboote; das Flugzeug „Start" nach Beendigung seiner Reparatur und die beiden neu bewilligten Flugzeuge nach ihrer Fertigstellung. Außerdem werden Fischereischutzfahrzeuge, ein Exerzierschiff usw. in Dienst gehalten.

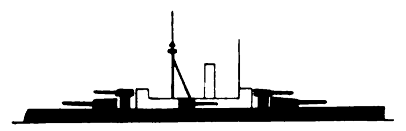
— Personal. Die Verlängerung der aktiven Dienstzeit der Wehrpflichtigen von 6 auf 12 Monate wurde vom Storting genehmigt.

— Schiffsmaterial. Das Unterseeboot „A 2" traf am 21. März, aus Kiel kommend, in Horten ein. Auf der Reise hatte es schlechtes Wetter angetroffen und sich als gutes Seeboot bewährt. Das Fahrzeug ist 350 t groß, 50 m lang



und 7 m breit, führt eine Besatzung von 2 Offizieren, 4 Unteroffizieren und 10 Mann an Bord und läuft aufgetaucht 14 bis 15 kn, getaucht 10 kn.

Die Artillerieaufstellung der „Björgvin"-Klasse zeigt die nachstehende Skizze, die »Morgenbladet« (8. März) entnommen ist.



Norwegische Küstenpanzerschiffe „Björgvin" und „Nidaros".

— Flugwesen. Vier norwegische Dampfschiffsgesellschaften schenkten einen Betrag von 24 600 ℳ zur Beschaffung eines Wasserflugzeuges für die Festung Oscarsborg. Das für Drontheim bestimmte Armeeflugzeug „Olav Trygvasson" wurde Ende März abgenommen.

G.



Türkei. Torpedobootsstation. Es verlautet, daß das Marineministerium die Anlage einer Torpedobootsstation bei Phanaraki an der europäischen Küste der Bosporus-Mündung beschlossen hat.

— Marinemission. Die Pforte hat den Vertrag mit der englischen Marinemission auf ein Jahr, bis zum 1. April 1915, verlängert. Gt.

✤

Griechenland. Schiffsankauf. Zeitungsnachrichten zufolge soll die griechische Regierung einen für China in den Vereinigten Staaten im Bau befindlichen kleinen Kreuzer von 2500 t Deplacement und 22 kn Geschwindigkeit bereits vor einiger Zeit angekauft haben. Ebenso wird von der Bestellung eines Großkampfschiffes zu 23 000 t in Frankreich bei der Société Française des Forges et Chantiers de la Méditerrannée berichtet.

— Flugausbildung. In der Kammer wurde nach griechischen Zeitungsmeldungen ein Gesetzentwurf, betreffend die Bildung einer Fliegerabteilung, vorgelegt; die Leitung soll zunächst ein Mitglied der englischen Marinemission übernehmen.

Gt.



Spanien. Über Spaniens Rolle im Mittelmeer handelt ein Aufsatz in den „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens", der größeren Abhandlungen der vom spanischen Marineministerium herausgegebenen »Revista General de Marina« entnommen ist. Am Schlusse eines langen, zur Weckung des Interesses für die spanische Marine geschriebenen Werbeartikels weist die spanische Zeitschrift darauf hin, daß fast die gesamte ausgedehnte Küste Spaniens ohne jeglichen Schutz sei und daß bisher alles vernachlässigt worden sei, was für die allernotwendigste Küstenverteidigung hätte getan werden müssen. Vom Ebro bis Valencia und von dort bis Cartagena wäre nicht ein Küstenfort vorhanden, das einem feindlichen Kreuzer die Anwesenheit verwehren könne.



Der Verfasser schreibt weiter: „Es könnte fast den Anschein erwecken, als seien ganz Europa, die Vereinigten Staaten und Japan stillschweigend übereingekommen, unsere Unabhängigkeit zu achten und unsern europäischen Küsten- und Inselbesitz als unangreifbar und unantastbar zu betrachten. Diese Annahme ist aber ganz unhaltbar, und es ist nicht ausgeschlossen, daß früher oder später irgend eine Macht Teile unseres Besitzes als notwendig zur eigenen Ausdehnung ansieht und uns unter irgend einem Vorwande angreift."

In seinen weiteren Ausführungen bespricht der Verfasser die Wichtigkeit der strategischen Lage von Mahon auf der Insel Minorca und kommt zu dem Schluß, daß der Besitz dieser Insel für Frankreich, England, Italien und dadurch mittelbar auch für Deutschland von unschätzbarem Werte wäre. Aber mehr noch als Mahon könnten die Kanarischen Inseln Veranlassung zu einem Weltkriege geben, jetzt, wo diese Inseln nach Eröffnung des Panamakanals und der Neuordnung der Verhältnisse in Marokko als Bindeglied zwischen Europa und Afrika einerseits und Mittel- und Südamerika anderseits angesehen werden könnten. Spanien habe seine Kolonien verloren, weil es keine Marine besessen habe, und es wäre nicht in der Lage, sich zu widersetzen, wenn eine Großmacht die Kanarischen Inseln als Flottenstützpunkt für sich in Anspruch nehmen würde.

Der Verfasser bespricht dann den augenblicklichen Stand und den geplanten Ausbau der spanischen Flotte (vgl. „Marine-Rundschau", Januar- und Märzheft 1914) und stellt zum Schluß Vergleiche über die Stärken der Mächte im Mittelmeer an. Er stellt 17 Kriegschiffe mit 156 Kanonen von England, Frankreich und Spanien 13 Kriegschiffen mit 149 Kanonen von Italien und Österreich-Ungarn gegenüber.

Auf eine Prüfung obiger Zahlen soll hier nicht weiter eingegangen werden, interessant ist nur die Tatsache, daß der Verfasser ohne weiteres mit einem Anschluß Spaniens an Frankreich und England rechnet, obwohl noch vor gar nicht langer Zeit gelegentlich des Besuches des Präsidenten der französischen Republik in Madrid von spanischer Seite entschieden in Abrede gestellt wurde, daß irgendwelche derartige Abmachungen getroffen worden wären.

✤

Argentinien. Linienschiff „Rivadavia". Die seinerzeit wegen Zusammenbruchs der Steuerbordturbine abgebrochenen, für die Abnahme vorgeschriebenen Fahrten von 30 Stunden mit 15 kn, 30 Stunden mit 20 kn wurden befriedigend erledigt. (Vgl. Februar 1914, S. 226.) Bei der 14stündigen Volldampffahrt wurden Geschwindigkeiten von 22,4 bis 22,8 kn erreicht und 40 000 PS entwickelt, das Deplacement betrug 27 600 t. Das Wetter war ungünstig, es herrschten starker Wind und hoher Seegang. Es wurde mit gemischter Feuerung gefahren.

Im Anschluß an die Abnahmeprobefahrten fand das Probeschießen mit den Geschützen statt.

I. 30,5 cm-Turmgeschütze:

je 3 Schuß aus den Kanonen der Türme 1, 2, 5 und 6 und
" 4 " " " " " " 3 und 4 (stehen nicht in der Mittellinie) in folgender Weise:

a) Richtung querab, tiefste Senkung, jedes Geschütz 1 Schuß;
b) = hart voraus, = = = = 1 =
c) = hart achteraus, = = = = 1 =
d) = und Stellung jedes einzelnen Geschützes nach den Anordnungen der Abnahmekommission, je 1 Schuß pro Geschütz;
e) Salve aus sämtlichen Steuerbordgeschützen in größter Erhöhung;
f) = = = Backbordgeschützen = = =

II. 15,2 cm=Kasemattgeschütze:

je 5 Schuß aus jedem Geschütz, ausgenommen Geschütz Nr. 11 (letztes Geschütz der Kasematte Steuerbord achtern, aus diesem nur 3 Schuß):

a) Salve mit allen Backbordgeschützen, Richtung querab, größte Senkung;
b) = = = Steuerbordgeschützen, Richtung hart voraus, größte Senkung;
c) Richtung querab, größte Senkung, jedes Geschütz 1 Schuß;
d) = hart voraus, = = = = 1 =
e) = hart achteraus, = = = = 1 =
f) = und Stellung jedes einzelnen Geschützes nach den Anordnungen der Abnahmekommission (ausgenommen Geschütz Nr. 11) je 1 Schuß.

III. 10 cm=Geschütze:

je 5 Schuß aus jedem Geschütz:

a) Richtung hart voraus, größte Erhöhung, jedes Geschütz 1 Schuß;
b) = = = = Senkung, = = 1 =
c) = = achteraus, = Erhöhung, = = 1 =
d) = = = = Senkung, = = 1 =

Salven mit den Backbord= und Steuerbordgeschützen.

IV. 4,7 cm=Kanonen:

je 5 Schuß aus jeder Kanone.

Aus sämtlichen Geschützen wurde mit Gefechtsladung und Gefechtsmunition geschossen.

Beschädigungen am Schiffskörper traten nicht ein. Das Schiff wird etwa Anfang Juni verwendungsbereit sein und in die argentinische Flotte eintreten.



Verschiedenes.

Deutschlands Reederei und Schiffbau im Jahre 1913.

Der deutsche Außenhandel hat sich bei einer im allgemeinen stetigen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Jahre 1913 gegen das Vorjahr dem Werte nach wiederum um 1220 Mill. ℳ gehoben. Und zwar hat er sich wesentlich nach der Richtung einer aktiven Handelsbilanz hin entwickelt, indem der Wert der Ausfuhr von 8956 auf 10 097, also um 1141 Mill. ℳ, der der Einfuhr dagegen nur von 10 691 auf 10 770, also um 79 Mill. ℳ stieg. Unter anderm hat sich allein der Wert der deutschen Ausfuhr an Eisen und Stahl von 1 185 849 000 ℳ auf 1 339 255 000 ℳ gehoben. Er ist heute fast dreimal so groß wie an der Jahrhundertwende und hat seit den letzten 5 Jahren die britische Eisenausfuhr überflügelt.

Zu Beginn der Regierungszeit Kaiser Wilhelms II. betrug der deutsche Außenhandel 6,7 Milliarden ℳ; er hat sich also in den verflossenen 25 Jahren um 14 167 Milliarden ℳ oder um 211 v. H. gehoben. Der Aufstieg erfolgte im allgemeinen in ziemlich stetiger Weise, und nur zweimal, in den Krisenjahren 1901 und 1908, war ein wesentlicher Rückschlag zu verzeichnen. In demselben Zeitraum stieg die Roheisenproduktion von 4 Mill. auf 18 Mill. t und die Steinkohlenförderung von 60 Mill. auf 177 Mill. t (im Jahre 1912). Der Anteil Deutschlands an dem Gesamtwelthandel ist in den letzten 10 Jahren von 11,5 v. H. auf 12,5 v. H. gestiegen. Da von unserem Außenhandel etwa 67 v. H. auf den Seehandel entfallen, so weist letzterer eine Steigerung von 13 163,5 Mill. ℳ im Jahre 1912 auf 13 980,9 Mill. ℳ im Jahre 1913, also um 817,4 Mill. ℳ auf. Unter diesen Umständen ist es verständlich, daß die von unserem Seehandel unmittelbar abhängige deutsche Reederei im Jahre 1913 nicht nur recht zufriedenstellende, sondern zum Teil noch wesentlich bessere Ergebnisse als im Vorjahre erzielte. Mitbestimmend war hierfür, daß zu dem guten Frachtverkehr ein sehr lebhafter Passagierverkehr, namentlich eine starke Auswanderung kam. Im wesentlichen kam die günstige Geschäftslage den Linienreedereien zugute, die auch von dem im Herbst einsetzenden Nachlassen der Frachtsätze weniger berührt wurden, wenn auch die Verhältnisse der einzelnen Linien kein einheitliches Bild geben. Die Trampdampfer- und Segelschiffsreedereien wurden mehrfach dadurch benachteiligt, daß die Linienreedereien sich immer mehr bemühen, auch die Transporte zu übernehmen, die bisher von ersteren ausgeführt wurden. Die Segelschiffahrt klagt außerdem über die hohen Seeversicherungskosten. Trotzdem war für die Segelschiffsreederei zum Teil das Jahr 1913 das günstigste seit vielen Jahren. Leider scheint aber die Segelschiffsreederei immer mehr zurückzugehen, was besonders deutlich durch den zahlenmäßigen Rückgang der großen Segelschiffe in die Erscheinung tritt. Während im Frühjahr 1902 noch 236 deutsche Segelschiffe mit einem Raumgehalt von 1000 Brutto-Registertonnen (Br.-R.-T.) und darüber gezählt wurden, sind jetzt nur noch 137 derselben vorhanden.

Wie sich die Aussichten der Reederei für das Jahr 1914 stellen werden, läßt sich schwer übersehen. Die Poolstreitigkeiten zwischen den beiden größten deutschen Reedereien sind ja glücklicherweise durch eine Einigung beseitigt worden; von einem weiteren Rückgang der allgemeinen Wirtschaftslage wird aber natürlich auch die Reederei nicht unberührt bleiben. Auch andere Umstände, wie die Wirkungen des neuen amerikanischen Zolltarifs, der Einfluß des Panamakanals auf die Schiff-

fahrt usw., werden mitbestimmend sein. Wenn aber auch damit gerechnet werden muß, daß in den Wellenbewegungen des Wirtschaftslebens zur Zeit wieder ein Höhepunkt überschritten ist, so darf doch erwartet werden, daß die Rückwärtsbewegung sich nicht in einem plötzlichen Absturz, sondern in einem weniger schädlich wirkenden allmählichen Rückgang äußern wird.

Reederei	Dividende für 1909 %	1910 %	1911 %	1912 %	1913 %	Gegen das Vorjahr also + −	Kurs d. Aktien am 31.12.12 M	31.12.13 M
Deutsche Dampfschiffahrtsges. Kosmos, Hamburg	5	10	12	14	16	+ 2	200,10	208,25
Flensburger Dampfschiffahrtsges. v. 1869, Flensburg	0	3	7	15	15	—	109,10	93,80
Norddeutscher Lloyd, Bremen	0	3	5	7	8	+ 1	119,50	117,12
Dampfschiffahrtsges. Neptun, Bremen	5	7	10	16	16	—	149,00	156,00
Deutsch-Austral. Dampfschiffsges., Hamburg	7	9	11	14	14	—	189,25	186,00
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffsreederei, Oldenburg	10	12	14	16	16	—	—	—
Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg	6	8	9	10	10	—	155,30	133,25
Dampfschiffahrtsges. Argo, Bremen	4½	6	7	10	12	+ 2	127,10	124,90
Dampfschiffsreederei Horn A. G., Lübeck	2	3	5	10	9	− 1	—	—
Roland-Linie, A. G., Bremen	4	5	5	7	8	+ 1	—	—
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsges., Hamburg	8	8	10	14	14	—	186,00	166,00
Hamburg-Bremer Afrika-Linie A. G., Bremen	0	0	6	6	6	—	—	99,00
Deutsche Levante-Linie, Hamburg	0	0	6	7	10	+ 3	108,00	130,00
Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg	6	8	8	8	8	—	125,10	120,00
Deutsche Dampfschiffahrtsges. Hansa, Bremen	10	10	15	20	20	—	290,25	269,50
Reederei-Akt. Ges. v. 1896, Hamburg	4	4	5	10	12	+ 2	96,00	93,00
Flensburger Dampfer-Kompagnie, Flensburg	0	0	6	15	?	?	—	—
Neue Dampfer-Kompagnie, Stettin	0	4	6	8	8	—	—	—
Danziger Reederei-Akt. Ges., Danzig	0	0	15	20	10[1])	−10	—	—
Vereinigte Bugsier- u. Frachtschiffahrtsges., Hamburg	5	7	8	9	10	+ 1	113,00	104,80
Schleppschiffahrtsges. Unterweser, Bremen	4½	5	6	8	8	—	—	100,50
Woerman-Linie A. G., Hamburg	—	—	—	—	8	—	—	—
Reederei Akt. Ges. Oceana, Hamburg	—	—	—	10	10	—	—	—

[1]) Abschluß am 30. November 1913.

Die vorstehende Übersicht zeigt die Geschäftsergebnisse, soweit sie durch die Höhe der Dividende zum Ausdruck kommen, bei den hauptsächlichsten deutschen Reedereigesellschaften in den letzten 5 Jahren. Ihre Durchschnittsdividende — die beiden letztaufgeführten nicht mitgerechnet — ist danach von 4 v. H. im Jahre 1909 auf 11½ v. H. im Jahre 1912 gewachsen, und das abgelaufene Geschäftsjahr weist dem Vorjahre gegenüber vielfach noch eine weitere Steigerung auf, obgleich das Jahr 1912 schon als außergewöhnlich günstig bezeichnet werden mußte. Es ist dies auch von besonderem Vorteil für die Zukunft, indem den Reedereigesellschaften durch die verflossenen guten Geschäftsjahre Gelegenheit geboten war — die auch dazu benutzt wurde —, Reserven anzusammeln und finanziell zu erstarken.

Unsere größte Schiffahrtsgesellschaft, die Hamburg-Amerika-Linie, hat, veranlaßt durch ihr umfangreiches Bauprogramm und die Erweiterung ihres Verkehrsnetzes, im verflossenen Jahre eine weitere Erhöhung ihres erst im Jahre 1912 von 125 auf 150 Mill. M heraufgesetzten Kapitals um weitere 30 Mill. M beschlossen. Der Betriebsgewinn stellte sich auf 60 088 605 M gegen 56 816 185 M im Jahre 1912. Einschließlich der 19 im Bau befindlichen Schiffe beträgt der Bruttoraumgehalt der Flotte 1 360 360 R.-T. gegen 1 306 819 R.-T. im Vorjahre. Ihr Wert steht mit

254 Mill. M zu Buch. Der zweite Dampfer der „Imperator“-Klasse, der auf den Namen „Vaterland“ getauft wurde, soll im Mai seine erste Reise nach New York machen. Der dritte Dampfer dieser Art steht noch auf Stapel. Einschließlich der Ausrüstung erfordern diese drei Schiffe einen Kostenaufwand von 110 Mill. M. Auf den Seedampfern wurden im Berichtsjahre 463 571 Passagiere und 8 297 141 t Güter befördert. Mit dem Norddeutschen Lloyd ist eine auf 15 Jahre berechnete Interessengemeinschaft, die sich auf bestimmte Gebiete des Geschäftes erstrecken soll, in Vorbereitung.

Der Norddeutsche Lloyd hat von einer Kapitalerhöhung abgesehen, da er mit seinen vorhandenen Betriebsmitteln auszukommen glaubt. Sein Betriebsgewinn stellt sich auf 60 948 260 M gegen 51 853 448 M im Vorjahre. Befördert wurden 662 385 Passagiere (im Vorjahre 558 671) und 4 178 000 t Güter (im Vorjahre 3 711 000). Der Bruttoraumgehalt seiner Flotte umfaßt in diesem Frühjahr 982 951 R.-T. Ihr Gesamtbuchwert beziffert sich auf 151,7 Mill. M. Von wesentlicher Bedeutung für den Lloyd ist die zukünftige Gestaltung des mit dem 30. September ablaufenden Reichspostdampfer-Vertrages. Die ostasiatische Hauptlinie will er, zunächst auf 5 Jahre, in der bisherigen Weise ohne Zahlung einer Beihilfe weiterführen, die australische Hauptlinie aber mit Rücksicht auf die für sie erforderlichen außerordentlich hohen Aufwendungen ganz fortfallen lassen. Lediglich für die Verbindungen, die mit den deutschen Besitzungen in der Südsee im Anschluß an die Hauptlinie unterhalten werden, wird die Fortzahlung eines Reichszuschusses in Frage kommen.

Von den übrigen größeren Reedereigesellschaften ist besonders die andauernd mit vorzüglichem Ergebnis arbeitende Hansa zu erwähnen, die ihre Hauptlinien im Frachtgeschäft nach Ostindien, Ostasien und Südamerika unterhält und auch in diesem Jahre wieder eine Dividende von 20 v. H. ausschüttet. Die der Deutschen Bank nahestehende Deutsch-Amerikanische Petroleum-Aktiengesellschaft beabsichtigt eine Erhöhung ihres 20 Mill. M betragenden Aktienkapitals um weitere 15 Mill. M, die u. a. für die Ausdehnung verschiedener neuer Unternehmungen verwendet werden sollen. Auf die 1912 beschlossene Erhöhung des Aktienkapitals ist seitens der Levante-Linie vorläufig verzichtet. Die Danziger Reederei-Akt. Ges. zahlt nur eine Dividende von 10 v. H. gegenüber 20 v. H. im Vorjahre. Das Aktienkapital soll aber verdoppelt werden, und zwar zur Hälfte aus dem Gewinn des Jahres 1913, indem den alten Aktionären auf je zwei alte Aktien eine neue umsonst zur Verfügung gestellt wird. Keinen wesentlichen Anteil an der guten Geschäftslage hatten die den Verkehr mit Afrika vermittelnden Schiffahrtsgesellschaften. Hierzu gehört neben der Woermann-Linie, der Deutschen Ostafrika-Linie und der Hamburg-Amerika-Linie die Hamburg-Bremer-Afrika-Linie. In ihrem Geschäftsbericht wird die Zukunft aber günstiger beurteilt.

Die Beschäftigung der deutschen Werften war im Jahre 1913 in allen Teilen sehr stark, und es liegen genügend Aufträge vor, um auch für 1914 und darüber hinaus eine gleich starke Inanspruchnahme zu gewährleisten. Nach »Lloyds Register of Shipping« betrug die Bautätigkeit in dem verflossenen Jahre 613 326 gegen 475 127 Br.-R.-T. im Jahre 1912. Trotzdem ist das Geschäftsergebnis des Jahres 1913 nicht durchweg günstig; denn einerseits waren durch die große Konkurrenz im Schiffbau sowohl in Deutschland als auch im Auslande die Preise sehr gedrückt, anderseits sind die Unkosten, namentlich die Arbeitslöhne, immer mehr gestiegen, und die Werften haben durch den am 14. Juli 1913 einsetzenden Streik der Werftarbeiter, wenn er auch mit deren Niederlage endete, wesentlichen Schaden erlitten. Den geringsten Vorteil aus der regen Schiffbautätigkeit zogen die großen Werften, während die mittlerer Größe vorteilhafter abschnitten.

Werft	Dividende für 1909 %	1910 %	1911 %	1912 %	1913 %	Gegen das Vorjahr also + −	Kurs d. Aktien am 31.12.12 ℳ	31.12.13 ℳ
Bremer Vulkan A. G., Vegesack	0	7½	10	10	11	+ 1	156,25	142,00
Blohm & Voß K. G. a. A., Hamburg	4	6	4	7	4[1])	− 3	—	—
Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffbau-Akt. Ges., Bremerhaven	5	7½	5	7½	7½	—	—	—
Reiherstieg-Schiffswerfte Akt. Ges., Hamburg	7	5	4	5	6[2])	+ 1	—	—
Stettiner Oderwerke A. G., Stettin	6	5	6	8	8[2])	—	—	—
Akt. Ges. Neptun, Rostock	4	0	0	4	6	+ 2	76,25	79,25
Nüscke & Co. Akt. Ges., Stettin	4	0	0	0	?	?	—	—
Flensburger Schiffsbauges., Flensburg	6	0	4	4	8[2])	+ 4	117,00	121,00
G. Seebeck Akt. Ges., Bremerhaven	4	0	0	0	0[2])	—	35,75	—
Akt. Ges. „Weser", Bremen	0	0	4	4	0	− 4	107,00	65,00
Howaldtswerke, Kiel	0	0	0	0	6[3 4])	+ 6	—	—
Schiffswerft und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmilinsky), Hamburg	0	0	5	7	?	?	—	—
Henry Koch Akt. Ges., Lübeck	0	0	5	8	12	+ 4	—	—
Joh. C. Tecklenborg Akt. Ges., Geestemünde	0	0	4	8	10	+ 2	134,90	129,50
Vulcan-Werke, A. A., Hamburg und Stettin	12	11	11	6	0	− 6	175,10	111,00
Atlas-Werke, A. G., Bremen	.	.	.	6	7½	+ 1½	—	—

[1]) Abschluß am 31. August 1913. — [2]) Abschluß am 30. Juni 1913. — [3]) Abschluß am 30. September 1913. — [4]) Auf ½ Jahr für 1 700 000 ℳ Vorzugsaktien.

Einen ganz besonders schlechten Abschluß weisen die Vulcan-Werke auf, die — nachdem sie 1911 noch 11 v. H., und 1912, allerdings unter Heranziehung der Reserven, 6 v. H. ausgeschüttet hatten — für 1913 überhaupt keine Dividende zahlen werden. Immerhin ist es erfreulich, daß für 1914 die Rückkehr zu normalen Verhältnissen mit ziemlicher Sicherheit in Aussicht gestellt wird. Die Werft von Blohm & Voß, die große Aufwendungen für den Ausbau der Werft macht, hat, obgleich der Reingewinn größer ist als der vorjährige, die Dividende von 7 v. H. auf 4 v. H. herabgesetzt. Die Aktiengesellschaft Weser schüttet keine Dividende aus und begründet dies damit, daß die in der ersten Hälfte des Jahres abgelieferten Schiffe noch aus der Zeit ungünstiger Preisgestaltung im Schiffbau stammten, ferner mit dem Werftarbeiterstreik und mit den Kosten und Aufwendungen, die durch Versuche im Dieselmotorbau entstanden sind. Für das laufende Geschäftsjahr glaubt sie ein besseres Ergebnis in Aussicht stellen zu können. Die Howaldtswerke weisen nach langen Jahren zum ersten Male einen Reingewinn (75 000 ℳ gegen 3 650 000 ℳ Verlust im Vorjahre) auf und rechnen mit einem günstigen Ergebnis für 1914. Mit sehr gutem Ergebnis arbeitet schon seit Jahren der Bremer Vulkan, der seine Dividende von 10 auf 11 v. H. erhöht. Eine Dividendenerhöhung fand ferner bei der Akt. Ges. Neptun, der Flensburger Schiffsbaugesellschaft, der Akt. Ges. Joh. C. Tecklenborg und der Schiffswerft von Henry Koch Akt. Ges. in Lübeck statt, von denen zum Teil auch die Aussichten für 1914 als gut bezeichnet werden. Ohne Dividende arbeiteten noch die Akt. Ges. G. Seebeck, die aber gegenüber dem vorjährigen Verlust von 438 600 ℳ einen Reingewinn von 130 900 ℳ erzielte und auf längere Zeit reichlich beschäftigt ist, und die Schiffswerft von J. Frerichs & Co., A. G. Mit Rücksicht auf die bei letzterer mit Abschluß des Jahres 1913 vorhandene Unterbilanz wurde von der Generalversammlung Liquidation beschlossen, sofern die eingeleiteten Verkaufsverhandlungen bis zum 1. Mai ergebnislos verbleiben sollten. Dieser Beschluß dürfte aber wieder aufgehoben werden, nachdem der Gesellschaft von einem Konsortium größere Geldmittel zur Weiterführung des Betriebes zur Verfügung gestellt worden sind. Die einzige große deutsche Privatwerft, die nicht die Form der Gesellschaft angenommen hat, die

Schichauwerft, ist nach ihrer Mitteilung nicht nur gut beschäftigt, sondern sogar mit den größten je gehabten Aufträgen in das Jahr 1914 eingetreten. Nachdem sie erst im verflossenen Jahre eine Vergrößerung ihrer Anlagen vorgenommen hatte, plant sie für 1914 eine noch weitere Ausdehnung.

Wie sich die Lage der Werften in dem laufenden Jahre gestalten wird, ist natürlich schwer zu sagen, immerhin läßt der Umstand, daß sie im allgemeinen auf längere Zeit mit genügend Aufträgen zu annehmbaren Preisen versehen sind, die Hoffnung nicht unberechtigt erscheinen, daß auch die größeren Gesellschaften sich allmählich von den schlechten Vorjahren erholen werden.

S.



Der Offizier-Sport-Verein Kiel im Jahre 1913/14.

Fecht- und Turnsport.

Auf der Grundlage des im vorjährigen Turnier gezeigten Könnens haben die fechtenden Mitglieder im vergangenen Jahre weitergearbeitet und, nachdem in den Sommermonaten eine kurze Pause eingetreten war, im September mit regem Eifer das Fechten wieder aufgenommen. Es ist ein erfreuliches Zeichen, daß die Beteiligung an den Übungsstunden sowohl beim Fechten wie beim Turnen in den Wintermonaten weit über das Maß der Vorjahre hinausgegangen ist und daß sie zeitweise so rege war, daß der Wunsch nach einem Hilfslehrer neben dem Fechtmeister des Vereins laut wurde, ein Wunsch, der sich leider vorläufig noch nicht hat erfüllen lassen.

Fünf Vereinsmitglieder nahmen an dem im September 1913 stattfindenden II. Armeefechtturnier der Militär-Turnanstalt in Berlin teil, und wenn es ihnen auch nicht gelang, gegen die Lehrer und Hilfslehrer der Militär-Turnanstalt und im Fechten lang bewährte Reserveoffiziere Preise zu erringen, so haben sie doch viel gelernt und manche Anregung mitgebracht, die dem Verein und seinen Mitgliedern zugute gekommen ist.

Nach Verhandlungen mit dem Offizier-Fecht-Verein Wilhelmshaven hat der Verein einen Wanderpreis gestiftet, welcher alljährlich im Dezember zwischen den beiden Vereinen mit dem Säbel ausgefochten werden soll, zum ersten Male im Dezember 1914 in Kiel. Erst wenn ein Verein den Preis dreimal hintereinander gewinnt, soll dieser in seinen endgültigen Besitz übergehen. Von dieser Ausschreibung ist zu erwarten, daß in beiden Vereinen neben einem vermehrten Interesse für den Fechtsport durch die gegenseitigen Wettkämpfe das Können ihrer Mitglieder wesentlich gefördert wird.

Zur Verteidigung dieses Wanderpreises sollen Mannschaften von fünf Offizieren zusammengestellt werden, die gleichzeitig, wenn sich genügend vorgebildete Fechter finden, den Offizier-Sport-Verein bei den Vorkämpfen für die Olympiade und bei den Olympischen Spielen selbst im Mannschaftsfechten vertreten sollen.

Als Abschluß des Sportjahres fand, wie alljährlich, ein Fecht- und Turnturnier statt, über das folgendes zu berichten ist:

Fecht- und Turnturnier 1914.

Zeitpunkt. Infolge der für Anfang März vorgesehenen Besichtigungen der Landmarineteile und der im März stattfindenden Flottenreise sah sich der Vorstand

genötigt, das Fecht- und Turnturnier für Ende Februar auszuschreiben, um möglichst allen Mitgliedern die Teilnahme an dem Wettbewerb zu ermöglichen, trotzdem durch den frühen Zeitpunkt ein Monat für die Vorübungen verloren geht, was besonders im Interesse der Fechtausbildung zu bedauern ist. Das Turnier wurde auf Freitag, den 27. und Sonnabend, den 28. Februar gelegt.

Wie in früheren Jahren hatte der Stationschef, Admiral v. Coerper, den Ehrenvorsitz für das Turnier übernommen.

Gruppeneinteilung. Die im vorigen Jahre bewährte Gruppeneinteilung wurde beibehalten und auch den Fähnrichen zur See die Teilnahme in den Anfängergruppen für Fechten und in den Turngruppen wieder gestattet. Die Anordnung der Gruppen ist weiter unten zu ersehen.

Meldungen. Die Zahl der abgegebenen Meldungen kann als befriedigend bezeichnet werden. Leider hat aber offenbar das Florettfechten darunter zu leiden, daß das Interesse für den leichten Säbel immer mehr wächst. Dies ist um so mehr zu bedauern, als das Florettfechten die beste Vorübung für das Fechten mit dem Degen ist, der in den Bedingungen für den Fünfkampf der Olympischen Spiele als Waffe vorgesehen ist.

Es ist dagegen erfreulich, daß das Interesse am Turnen durch die rege Werbetätigkeit einiger Mitglieder sichtlich größer geworden ist.

Im folgenden die abgegebenen Meldungen (die Zahlen in Klammern geben die Meldungen des vorigen Jahres an):

Gruppe IA:	Säbel (Kaiserpreis), offen für Offiziere	10	(8)	Meldungen
" IB:	Florett (Ehrenpreis des Chefs der Marinestation der Ostsee), offen für Offiziere	3	(5)	"
" IC:	Säbel, offen für Offiziere ohne Preis und Fähnriche	11	(9)	"
" ID:	Florett, offen für Teilnehmer wie zu IC	1	(3)	"
" IIA:	Reck, offen für Offiziere und Fähnriche	7	(2)	"
" IIB:	Barren, offen wie zu IIA	5	(4)	"
" IC:	Springen, offen wie zu IIA	7	(4)	"
	im ganzen also	44	(35)	Meldungen

Die Zunahme entfällt lediglich auf das Turnen.

Die Leistungen in Gruppe IA waren nach Ansicht der wieder als Schiedsrichter herübergekommenen Lehrer der Militär-Turnanstalt zum Teil recht gut; auch von den Teilnehmern der Gruppe IC wurde gezeigt, daß sie bei weiterem Interesse und weiterer Übung es zu guten Leistungen werden bringen können.

Auch die Leistungen im Turnen waren recht gut, vor allen Dingen in Anbetracht dessen, daß von den Teilnehmern an jedem Gerät drei Übungen gefordert wurden. Es ist zu hoffen, daß die regere Teilnahme bei diesem Turnier auch noch anderen Offizieren ein Ansporn sein wird, sich in Zukunft an den Übungen und Veranstaltungen des Vereins zu beteiligen.

Zum Bedauern des Vereins ist die Teilnahme der Fähnriche zur See sehr zurückgegangen, trotzdem im Laufe des Winters verschiedene Fähnriche an den Übungsstunden teilgenommen hatten. Es hatte sich zum Fechten kein, zum Turnen nur ein Fähnrich zur See gemeldet, der dann auch noch durch einen Fingerbruch an der Teilnahme verhindert wurde. Es wird in den kommenden Jahren das Bestreben des Vereins sein, unsern Nachwuchs mehr als bisher zu den Veranstaltungen des Vereins heranzuziehen, und der Verein würde es mit dankbarer Genugtuung begrüßen, wenn er in diesen Bestrebungen tatkräftige Unterstützung fände.

Preise. Wie in den vorhergehenden Jahren hat Seine Majestät der Kaiser auch in diesem Jahre dem Verein eine prachtvolle Bronze als Ehrenpreis geschenkt.

Ein weiterer sehr schöner Ehrenpreis war von Admiral v. Coerper gestiftet worden. Der Verein bestimmte, daß dieser Preis dem erfolgreichsten Fechter der Gruppe IA zufallen sollte, falls dieser den Kaiserpreis nicht erhalten könnte*), oder sonst dem erfolgreichsten Fechter der Gruppe IB.

Sodann hatten die beiden als Schiedsrichter tätigen Offiziere der Militär-Turnanstalt einen Preis für die Gruppe IA gestiftet, die weiteren Preise gab der Verein.

Verlauf. Das Turnier muß als recht gut gelungen bezeichnet werden. Am Freitag, den 27. Februar begannen pünktlich um 3 Uhr nachm. die Kämpfe in Gruppe IA und IC und zogen sich bis nach 7 Uhr hin, ohne in einer Gruppe die Entscheidung zu bringen.

Am 28. Februar um $2^1/_2$ Uhr nachmittags wurde fortgefahren und, nachdem die Entscheidung in Gruppe IA gefallen war, abwechselnd geturnt und die Entscheidungen in den Gruppen IB und IC ausgefochten. Den Schluß der Vorführungen bildete ein Schaufechten zwischen einigen Vereinsmitgliedern und den Schiedsrichtern. Besonders hervorgehoben zu werden verdient ein Kampf auf Degen zwischen Oberleutnant v. d. Hagen von der Militär-Turnanstalt und dem Meister des Vereins, der die für die Olympischen Spiele in erster Linie vorgesehene Waffe den Mitgliedern und Freunden des Vereins in Tätigkeit zeigte.

Den Abschluß des Turniers bildete die Verteilung der Preise, die den Siegern zu überreichen Ihre Exzellenz Frau v. Coerper in liebenswürdiger Weise übernommen hatte.

Folgende Herren waren die Preisträger:

Gruppe IA (9 Teilnehmer):
Kaiserpreis Kapitänleutnant Raaz,
II. Preis Kapitänleutnant Adam (Hans),
III. " Oberleutnant im I. Seebataillon Grub,
IV. " Leutnant im III./85 Masch;

Gruppe IB (3 Teilnehmer):
Ehrenpreis des Chefs der Marinestation der Ostsee Leutnant zur See Geißler;

Gruppe IC (10 Teilnehmer):
I. Preis Oberleutnant im III./85 Groth,
II. " Leutnant zur See Ramm,
III. " " " " Geisler (Erich),
IV. " Kapitänleutnant Claaßen (Siegfried);

Gruppe IA (5 Teilnehmer):
I. Preis Leutnant zur See Schultz (Oskar),
II. " " " " Lehmann;

Gruppe IIB (5 Teilnehmer):
I. Preis Leutnant zur See Amberger,
II. " " " " Schultz (Oskar);

Gruppe IIC (5 Teilnehmer):
I. Preis Leutnant zur See Amberger,
II. " " " " Fliegelskamp.

Es ist seit Stiftung des Kaiserpreises (1909) zum ersten Male der Fall eingetreten, daß ein früherer Kaiserpreisgewinner den Preis zum zweiten Male davontrug, indem Kapitänleutnant Raaz, nachdem er erstmalig den Kaiserpreis im Jahre 1911 erhalten hatte, ihn in diesem Jahre wieder erringen konnte.

Schiedsrichter. Die Militär-Turnanstalt hatte auf die Bitte des Vereins wiederum ihre beiden ersten Lehrer, Hauptmann Fitting, den Gewinner des Kaiser-

*) Die Bestimmungen für den Kaiserpreis setzen fest, daß ein Gewinner ihn in den beiden folgenden Jahren nicht, sondern erst nach drei Jahren wieder erhalten kann.

preises im Armeefechtturnier 1913, und Oberleutnant v. d. Hagen, als Schiedsrichter entsandt. Die ruhige, hervorragende Art und Weise, in der sie ihres Amtes gewaltet haben, hat ihnen die Zustimmung aller Teilnehmer gesichert und nicht zum mindesten dazu beigetragen, daß der Verein mit voller Zufriedenheit auf den harmonischen Verlauf des Turniers 1914 zurückblicken kann.

Vom Verein gehörten dem Schiedsgericht an für Säbel: Kapitänleutnant v. Cappeln, Florett: Kapitänleutnant Adam, Turnen: Kapitänleutnant Vollheim.

Schießsport.

Schießübungen militärischer und jagdsportlicher Art fanden wöchentlich einmal auf den Schießständen des Kieler Schützenvereins (neben dem städtischen Sport- und Spielplatz) statt, dessen Stände dem Offizier-Sport-Verein zur Zeit laut Vertrag jeden Freitag nachmittag von 2 bis 6 Uhr zur Verfügung stehen.

Leider war die Beteiligung an den Schießübungen in dem letzten Jahre nicht so zahlreich und regelmäßig, daß sich ein Wettschießen gelohnt hätte; doch ist zu hoffen, daß im kommenden Jahre, mit Rücksicht auf die Vorübungen zu den Olympischen Spielen 1916, eine regere Beteiligung einsetzt. Gern wird dann der Verein das in diesem Jahre Versäumte nachholen und seinen Mitgliedern Gelegenheit geben, in friedlichem Wettbewerbe ihre Leistungen zu zeigen.

Es sei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, daß auf den Ständen des Kieler Schützenvereins an den Schießtagen jagdsportliche Scheiben aller Art und Tontaubenstände zur Verfügung stehen. Jedes Mitglied hat an jedem Schießtage 25 Tontauben frei, das Anzeigepersonal wird von dem Verein gestellt. Für Schußwaffen und Munition müssen die Mitglieder selbst Sorge tragen, Jagdgewehre und Munition aller Art sind außerdem beim Schießstandwärter gegen Entrichtung einer Leihgebühr bzw. gegen Bezahlung zu erhalten.

Für das militärische Schießen mit dem Armeegewehr und mit der Armeepistole sind ebenfalls geeignete Schießstände vorhanden. In der Übersicht der hauptsächlich bei den Olympischen Spielen in Betracht kommenden Leibesübungen nimmt das militärische Schießen einen breiten Raum ein.

Der Verein wird anstreben, einige Mannschaften, aus etwa 5 Offizieren bestehend, für das Schießen mit Armeegewehren und Armeepistolen zusammenzustellen, welche die Ostseestation bei den vielfachen Vorkämpfen für die Olympischen Spiele und möglichst auch bei diesen selbst vertreten sollen. Es wird auch möglich sein, bei genügender Beteiligung den Vereinsmitgliedern Waffen und Munition zu Vorübungen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Rasensport.

Das Hockey-Spiel wurde wie in den Vorjahren während der Wintermonate zweimal wöchentlich auf dem städtischen Sport- und Spielplatz betrieben. Dank der regen Beteiligung einiger Schiffe fanden sich meistens zwei Mannschaften zusammen. Die Landmarineteile und die Torpedodivision, die früher die Mehrzahl der Spieler gestellt haben, fielen leider fast ganz aus.

Der Haupthinderungsgrund ist wohl die weite Entfernung des Spielplatzes von den Liegeplätzen der Schiffe und der Hauptwohngegend. Die beste Abhilfe, nämlich der Erwerb eines eigenen Spielplatzes im Norden der Stadt, ist aus Mangel an Geldmitteln leider nicht möglich; das kurzfristige Pachten eines noch freien Baugrundstücks lohnt sich wegen der Kosten für Herrichtung des Platzes nicht. Es bleibt nur die Hoffnung, daß der Plan des Sportverbandes der Ostseestation, bei den Wiker

Kasernen einen Spielplatz für die Angehörigen der Kaiserlichen Marine zu schaffen, Wirklichkeit wird.

Infolge der unregelmäßigen Spielbeteiligung konnten die in früheren Jahren gepflegten Wettspiele gegen starke auswärtige Mannschaften in diesem Frühjahr nicht zum Austrag kommen, ebenso mußte das sonst regelmäßig im März abgehaltene Wettspiel gegen eine Mannschaft der Marineschule aus dienstlichen Gründen ausfallen. Es kamen nur Gesellschaftsspiele gegen den Holsteinischen Offizier-Hockey-Klub in Itzehoe und den Akademischen Ruderverein Kiel zustande.

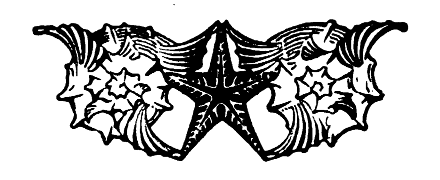
Auf vielfachen Wunsch wurde in diesem Winter auch wieder begonnen, Fußball zu spielen, und zwar auf dem Rasenplatz der Wiker Kasernen. In Anbetracht dessen, daß die Übungen erst im Januar aufgenommen wurden, in dem die dienstliche Inanspruchnahme der beteiligten Offiziere infolge der kommenden Frühjahrsbesichtigungen verhältnismäßig groß war, war die Teilnahme gut. An Wettspiele konnte selbstverständlich noch nicht gedacht werden; doch ist beabsichtigt, auch im Sommer Fußball zu spielen, so daß Aussicht vorhanden ist, im nächsten Winter Wettspiele mit anderen Vereinen zu veranstalten.

Auch mit leichtathletischen Übungen (Speer-, Diskuswerfen, Kugelstoßen, Laufen usw.) ist begonnen worden. Sie sollen eifrig fortgesetzt werden in der Hoffnung, daß sich doch der eine oder der andere Offizier findet, der es zu solcher Fertigkeit bringt, daß er sich an den Olympischen Spielen 1916 beteiligen kann.

Wenn es bei oberflächlichem Hinschauen auch vielleicht den Anschein haben kann, als ob die Teilnahme an den Wettkämpfen für die Angehörigen der Marine, vor allen Dingen für den Seeoffizier, besonders erschwert wäre, da ihnen wenig Gelegenheit für sportliche Betätigung geboten wird und der Dienst eigentlich eine volle Hingabe an einen Sportzweig oder wenigstens seine regelmäßige Ausbildung kaum gestattet, so wird man bei gründlicher Prüfung finden, daß, da es sich bei den Olympischen Spielen um so viele verschiedene Arten von Leibesübungen handelt, es dem an körperliche Tätigkeit gewöhnten Offizier nicht schwer fallen kann, es wenigstens auf dem einen oder anderen Gebiet zu guten Leistungen zu bringen.

Jedenfalls hat es sich der Offizier-Sport-Verein Kiel zu seiner Aufgabe gemacht, mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dahin zu wirken, daß die Marine bei den Olympischen Spielen 1916 in den vom Verein betriebenen Sportarten von Offizieren vertreten sein wird, welche sich mit Aussicht auf Erfolg an den Wettkämpfen beteiligen können, zur Mehrung des Ansehens der Marine, zur Ehre des Vaterlandes.

C.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels absehen; wir beschränken uns auf die kurze Erwähnung:

Marinetechnisches Wörterbuch für den Seeoffizier. Erster Teil: Deutsch-Französisch. Von Kapitänleutnant H. Kraushaar. — Berlin 1914 bei E. S. Mittler & Sohn. — Preis 3,35 *M*, gebunden 3,75 *M*.

Die deutsche Marine in ihrer gegenwärtigen Uniformierung. Genaue Beschreibung der Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke und der Rang- und sonstigen Abzeichen, mit 405 Abbildungen auf 28 Tafeln in lithographischem Farbendruck. 8. Auflage. Von Karl Schlawe. — Verlag Moritz Ruhl, Leipzig. — Preis 4 *M*, gebunden 4,50 *M*.

Reventlow, Graf Ernst: **Deutschlands auswärtige Politik 1888—1913.** — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 8,50 *M*, gebunden 10,00 *M*.

Der bekannte und sehr geschätzte politische Schriftsteller Graf Reventlow hat sich mit dem vorbezeichneten Buche einer außerordentlich dankenswerten, aber auch ungemein schwierigen Aufgabe unterzogen, denn abgesehen von der außerordentlichen Mannigfaltigkeit der Ereignisse in dem letzten Vierteljahrhundert sind noch kaum über eines derselben die amtlichen Akten zugänglich geworden, und nur wenige sind schon der Parteien Gunst und Haß entrückt. Man staunt selber, wenn man rückwärts blickt auf alle die Vorgänge, die uns noch in frischester Erinnerung sind; was alles geschehen, wie vieles sich gewandelt, wie vieles vorübergeglitten und wie wir trotz allem und allem zufrieden sein können, daß es mit uns immer vorwärts und aufwärts gegangen und daß wir eine Stellung im Weltgetriebe uns errungen haben, wie sie seit Jahrhunderten uns nicht mehr beschieden war. Für uns von der Marine vor allem bietet die vom Grafen Reventlow geschilderte Zeitspanne einen freudig stolzen Rückblick auf schwere Arbeit zwar, aber auch auf bedeutende Erfolge; daß und wie der Verfasser das Werden und das Ergebnis der Flottengesetze in die Darstellung der auswärtigen Politik mit einbezog, können wir nur als richtig und sachgemäß anerkennen. Der Verfasser hat besonderen Wert darauf gelegt, die treibenden Kräfte, die Ursachen und das Werden aller Ereignisse klarzulegen, er wahrt immer seinen eigenen Standpunkt und die Unabhängigkeit seines Urteils. Daß damit auch Kritik verbunden sein mußte, liegt auf der Hand. Der Verfasser hat diese Kritik sachlich und im Ausdrucke maßvoll geübt. Die Ereignisse selbst noch zu nennen, erscheint überflüssig, nur einige Stichworte seien herausgehoben, so der Helgoland-Sansibarhandel, dessen Bedeutung seinerzeit nur von wenigen weitblickenden Männern erkannt, jetzt aber wohl den meisten Zeitgenossen klar geworden ist, so die Krügerdepesche, so Kiautschou und Samoa, Algeciras und Agadir und als letztes der Balkankrieg. Es bleibt die Frage übrig, in welcher Weise Graf Reventlow sich mit seiner Aufgabe abgefunden hat; wir beantworten sie gern dahin, daß er in lichtvoller Darstellung eine Betrachtung der Dinge geliefert hat, die streng sachlichen Anforderungen voll gerecht wird. Es gibt für die geschichtliche Betrachtung kein größeres

Unglück als die unbegrenzte Publizität, die alle Vorgänge unter den Gesichtswinkel sensationeller Tagesneuigkeiten bringt. In diesem Schwall bietet das Buch des Grafen Reventlow eine Oase, für die wir ihm nur dankbar sein können.

So ist das Buch nicht nur für jeden Politiker unentbehrlich, sondern auch für jeden, der sich mit den öffentlichen Dingen der Zeit beschäftigt — also für jeden Gebildeten überhaupt — dem Inhalte nach eine Quelle der Belehrung, der Darstellung nach ein Genuß. Dem Seeoffizier, der infolge seines Berufes nicht selten — als Kommandant eines kleinen Schiffes im Auslande sogar schon in jungen Jahren — mit Dingen der auswärtigen Politik in Berührung kommt, sei das Buch auf das wärmste empfohlen, um so mehr, als er darin einen klaren Beweis von der ungeheuren politischen Bedeutung einer starken deutschen Flotte und von der unbedingten Notwendigkeit ihres Vorhandenseins findet.

Geschichte deutscher Kriegschiffe. Band 2: „Deutschland". Von Alfred G. Nagel. Mit farbiger Umschlagzeichnung von Marinemaler Ludwig Kath sowie zehn weiteren Bildern und Skizzen. — Richard Hermes Verlag, Hamburg.

Dem an dieser Stelle im Jahrgang 1913, S. 1371 erwähnten ersten Bande seiner Schiffsgeschichten, der die drei „Oldenburg" behandelt, hat der Verfasser die Geschichte der drei „Deutschland" folgen lassen, indem er über die Segelfregatte der deutschen Flotte, über die „Deutschland" aus der Zeit Stoschs und über die dritte „Deutschland" berichtet, die nach langer Indiensthaltung wohl demnächst einem neuen Kaiserschiff von starker Gefechtskraft Platz machen wird. Auch hier hat er mit Fleiß und Treue alles zusammengetragen, was über diese drei Schiffe zu melden ist, wobei ja besonders die Geschichte des zweiten Schiffes als wechselvoll und ereignisreich in die Erscheinung tritt. Hervorgehoben sei, daß der Verfasser bei dieser Gelegenheit auch das stimmungsvolle Gedicht von Johannes Wilda zum 25jährigen Dienstjubiläum, das die zweite „Deutschland" in Tsingtau beging, zum Abdruck brachte.

Wie das erste Büchlein, wird auch das zweite der Besatzung des dritten Trägers seines Namens erwünschte Anregung bieten; abgesehen davon bildet diese treue Sammlung des hierher gehörigen Materials eine erwünschte Bereicherung unserer Flottenliteratur, und wir sehen dem dritten Bändchen, das den drei „Arcona" gewidmet sein soll, mit lebhaftem Interesse entgegen.

Marine-Taschenbuch. Mit Genehmigung des Reichs-Marine-Amts herausgegeben. 12. Jahrgang, 1914. — E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3,25 *M*, gebunden 4 *M*.

Das Marine-Taschenbuch hat sich immer mehr zu einem unentbehrlichen Hilfsmittel entwickelt, denn selbst der Marineangehörige wird darauf verzichten können, in Zweifelsfällen nach der „Bestimmung" zu greifen, da ihm das Taschenbuch wohl überall ausreichende und zuverlässige Auskunft gibt. Daß das Taschenbuch alljährlich die sorgfältigste Überarbeitung und Nachprüfung erfährt, braucht nicht hervorgehoben zu werden; auch der vorliegende Jahrgang weist wesentliche Änderungen und Ergänzungen auf.

Taschenbuch der Kriegsflotten, XV. Jahrgang 1914. Mit teilweiser Benutzung amtlicher Quellen. Herausgegeben von Kapitänleutnant B. Weyer. Mit 1045 Schiffsbildern. — München, J. F. Lehmanns Verlag. — Preis gebd. 5 *M*.

Wenn wir dem neuen Weyer alljährlich einige Worte widmen, so geschieht dies nicht, um dieses Werk in empfehlende Erinnerung zu bringen, sondern um auf den bleibenden Wert jedes einzelnen Jahrganges hinzuweisen. Mit unendlicher

Mühe versuchte vor 10 Jahren Franz Eißenhardt ein Nachschlagebuch nur für die bis dahin vorhandenen und vorhanden gewesenen deutschen und preußischen Kriegschiffe zu schaffen, jetzt ist ein solches Nachschlagebuch für die Kriegsflotten der ganzen Welt vorhanden, und der künftige Marine-Geschichtsschreiber wird es leicht haben, das Materielle seines Gegenstandes in zuverlässigster Weise zur Darstellung zu bringen. Möge dem hochverdienstlichen Werk noch eine lange Reihe von neuen Jahrgängen beschieden sein; der Kreis derer, die seinem Erscheinen mit Spannung entgegensehen, wird verdientermaßen von Jahr zu Jahr immer größer.

Einteilung und Standorte des Deutschen Heeres. Übersicht und Standorte der Kaiserlichen Marine sowie der Kaiserlichen Schutztruppen. Nach dem Stande von Anfang April 1914. Mit den Neuformationen usw. 154. Auflage. — Verlag der Liebelschen Buchhandlung, Berlin. — Preis 30 Pf.

Soeben erschien die Neuauflage der beliebten und zuverlässigen Einteilung, enthaltend die Militärbehörden und Bildungsanstalten, Armee-Einteilung und Standorte, unter Namenangabe der Korps-, Divisions-, Brigade- und Regiments- usw. Kommandeure, Gouvernements und Kommandanturen, ferner eine Gesamtübersicht des Deutschen Heeres, Übersicht und Standorte der Marine und Schutztruppen; alphabetisches Standortverzeichnis. — Das Heftchen — das im Verhältnis zu seinem Umfang sehr billig ist — bietet eine ausgezeichnete, besonders auch den Kommando- und Verwaltungsbehörden an Land und an Bord willkommene Nachrichtenquelle. Alle Neuformationen und die Stellenbesetzungen bis Anfang April sind in dem Heftchen berücksichtigt.

„La Pratique des Moteurs Diesel.“ Description, Conduite, Incidents de Marche par Jean Lorfèvre. — Verlag: E. Monroty, Paris, 1914.

Das Buch vermittelt in leichtfaßlicher Form die Bekanntschaft sowohl mit dem Wesen und der Arbeitsweise des Dieselmotors als auch mit dessen betriebstechnischen Eigentümlichkeiten. Der Verfasser, der seine Erfahrungen auf diesem Gebiete vornehmlich dem Unterseebootswesen verdankt und somit eine gute Schule genossen hat, bringt zunächst über die geschichtliche Entwicklung des Motors einen hauptsächlich auf Angaben Diesels gegründeten kurzen Überblick. Nach Anführung der notwendigsten theoretischen Grundlagen folgt dann eine Beschreibung des Arbeitsverfahrens und der wichtigeren konstruktiven Einzelheiten, insbesondere auch der Regelungs- und Umsteuerungsvorrichtungen beim Viertakt- und Zweitaktsystem. Hierauf werden die Maßnahmen beim Ingangsetzen und Umsteuern sowie die richtige Behandlung in und außer Betrieb geschildert und endlich die bei Dieselmotoren bisher hauptsächlich beobachteten Havarien und die Mittel zu ihrer Vermeidung und Beseitigung eingehend und auf Grund guter Erfahrungen besprochen. Wenn den Angaben des Verfassers auch nicht in allen Einzelheiten zugestimmt werden kann, so wird das Buch doch mit Vorteil von allen denen gelesen werden, die mit dem praktischen Betriebe von Dieselmotoren zu tun haben und einen allgemeinen Überblick über das System sowie eine genauere Kenntnis der Havariemöglichkeiten erlangen wollen.

Die Abbildungen sind zwar durchweg skizzenhaft, genügen aber zur Erklärung der wichtigeren Details und bilden daher eine wertvolle Ergänzung des Textes.

La.

Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts. Herausgegeben von den Senatspräsidenten und dem Obermilitäranwalt unter Mitwirkung der juristischen Mitglieder der Senate und der Mitglieder der Militäranwaltschaft. 17. Band. Berlin 1913. — Verlag von Franz Vahlen. — Preis des gebundenen Exemplars 6,50 *M.*

Von den vielen interessanten Entscheidungen, die der neue Band bringt, ist besonders eine Entscheidung von allgemeinem Interesse. Sie behandelt einen Vorfall, der seinerzeit großes Aufsehen erregte und in der Presse vielfach erörtert wurde. Zwei Offiziere hatten die ihnen unterstellten, zum Kirchendienst kommandierten Mannschaften veranlaßt, vor Schluß der Rede des Geistlichen die Kirche zu verlassen. Der Geistliche hatte gegen sie unter Berufung auf § 167 des Reichsstrafgesetzbuchs wegen Störung des Gottesdienstes gerichtliche Strafverfolgung beantragt. In der Entscheidung weist das Reichsmilitärgericht diesen Antrag zurück. Es stellt fest, daß, wenn auch der Geistliche mit dem ersten Teile seiner Rede nicht eine Predigt, sondern einen kirchenpolitischen Vortrag gehalten und hierbei überdies gegen seine Pflicht, sich aller persönlichen Anzüglichkeiten bei öffentlichen Vorträgen zu enthalten, verstoßen habe, doch objektiv die Störung eines Gottesdienstes vorliege, da die Mannschaften erst während des zweiten Teils der Rede des Geistlichen hinausgegangen seien, diesem Teile der Rede aber die Eigenschaft einer Predigt nicht abgesprochen werden könne. Auch in subjektiver Hinsicht hält es die Voraussetzungen des § 167 a. a. O. für gegeben. Die Offiziere hätten unzweifelhaft das Bewußtsein gehabt, daß durch das Abrücken mit den unterstellten Mannschaften der Gottesdienst durch Erregung von Lärm gestört werden könne, und hätten auf die Gefahr einer solchen Wirknng hin, also vorsätzlich, gehandelt. Wenn es trotzdem § 167 a. a. O. für nicht anwendbar erklärt, so geht es hierbei von der Erwägung aus, daß die objektive Widerrechtlichkeit des Handelns selbstverständliche Voraussetzung der Strafbarkeit aus § 167 bilde, diese Voraussetzung hier aber nicht vorliege. Die Offiziere hätten die Auslassungen des Geistlichen als eine Verhöhnung der obersten Kirchenbehörde und als einen Angriff auf die Grundlage der Lehre der Landeskirche aufgefaßt. Sie hätten sich daher für verpflichtet gehalten, von den ihnen unterstellten Mannschaften derartige die Disziplin gefährdende Schädlichkeiten fernzuhalten. Beim Hinausführen der Mannschaften hätten sie demgemäß in dem Bewußtsein der Erfüllung einer Dienstpflicht und in dem Glauben der Berechtigung zu ihrer Handlungsweise wegen der Gefährdung der Disziplin gehandelt. Um das Moment der Widerrechtlichkeit und infolgedessen eine Bestrafung aus § 167 a. a. O. auszuschließen, genüge es aber, wenn die Täter annehmen, die Berechtigung zu der Störung zu haben, möge nun diese Annahme zutreffend sein oder auf einem tatsächlichen Irrtum beruhen. v. Th.

Deutschlands Volkswohlstand 1888 bis 1913. Von Dr. Karl Helfferich, Direktor der Deutschen Bank. — Berlin bei Georg Stilke. 3. Auflage 1914. — Preis 1 *M.*

Dr. Helfferichs Buch, das innerhalb weniger Monate seine dritte Auflage erlebte, gehörte zu den Jubiläumsschriften, die anläßlich der 25. Wiederkehr des Regierungsantritts Kaiser Wilhelms II. der Öffentlichkeit übergeben wurden. Konnten alle diese Schriften mit freudigem Stolz von einem Aufschwung sondergleichen berichten, der freilich überall rastlos unverdrossener Arbeit zu danken war, so gilt dies ganz besonders von diesem Werke, in dem überall Zahlen eine überzeugende und unwiderlegliche Sprache reden. Mag die innere Politik zu Bedenken Anlaß geben, mag nach außen hin nicht alles erreicht sein, was dem Idealisten eine leichte Aufgabe schien; die deutsche Arbeit ging unbeirrt ihren Weg. Von Heer und Flotte machtvoll beschirmt, schritt sie von Erfolg zu Erfolg, und unsere Augen sehen und die Zahlen beweisen, daß wir noch in keiner Epoche unserer Geschichte auf so sicherer Grundlage ruhten und so berechtigt sind, mit vollem Vertrauen in die Zukunft zu blicken. Vor kurzem wurden Zahlen bekannt, die uns zeigten, welchen wohl kaum wieder auszugleichenden Vorsprung wir seit 1870 gegenüber dem französischen Volkswohlstand errungen haben. Noch mag vielleicht in Frankreich eine Überlegenheit

des Kapitalbesitzes vorhanden sein, aber Frankreich ist, wie Helfferich es ausdrückt, das Land der Rente, Deutschland das Land der Arbeit, und hierdurch wird der Unterschied, soweit er noch vorhanden ist, mehr als vollkommen aufgewogen. Von Bedeutung ist hierbei, daß wir auch in der Organisation der Arbeit an der Spitze marschieren und daß überall die Wissenschaft sich in den Dienst des praktischen Lebens stellte, damit ihre Ergebnisse zu voller Ausnutzung gelangten. Erfreulicherweise trug dieser Aufschwung aber nicht nur dazu bei, den Reichtum der oberen Schichten noch weiter zu vermehren, es sind vielmehr gerade die kleineren und mittleren Einkommen, die in der absoluten Zahl wie im prozentualen Verhältnis einen Aufstieg zeigen, so daß sich die Zahl der einkommensteuerfreien Personen erheblich verminderte, während die Einkommen bis zu 9500 M eine sehr bedeutende Vermehrung in der Personenzahl wie in den Summen aufweisen. Wir dürfen zum Schluß ein Wort aus Dr. Helfferichs eigener Schlußbetrachtung hierher setzen: „Stärker noch als die in großen Zahlen klingenden Erfolge wirkt auf den Beschauer das Gefühl der elementaren Lebenskraft, die in den Adern des deutschen Volkskörpers schlägt und alle seine Glieder dehnt und reckt." Es ist das kein Selbstlob, denn wir alle wissen, daß dieser Ausspruch, trotz mancher nicht erfreulicher Erscheinungen, vollberechtigt ist, weil jeder an seinem Teil, vom letzten Arbeiter bis zu den an höchster Stelle stehenden Personen, dazu beiträgt, daß dieser Satz seine Wahrheit behält. Wenn wir uns hierin treu bleiben, dürfen wir hoffen, die Früchte so viel ernster und treuer Arbeit in immer reicherem Maße reifen und so die Unterschiede schwinden zu sehen, die dem harmonischen Gleichgewicht der sittlichen, geistigen und wirtschaftlichen Kräfte jetzt noch im Wege stehen.

„Das Größere Deutschland". Unter diesem Titel geben jetzt die beiden bekannten und befreundeten Weltpolitiker Paul Rohrbach und Ernst Jäckh gemeinsam eine „Wochenschrift für Deutsche Welt- und Kolonialpolitik" heraus. Schriftleiter ist Oberleutnant a. D. Franz Kolbe, der frühere Redakteur der „Kolonialen Zeitschrift". „Das Größere Deutschland" will unabhängig von aller Parteipolitik seinen Weg suchen und gehen, gemeinsam geleitet von Mitarbeitern, die mit besonderer Sachkenntnis und mit politischem Verantwortlichkeitsgefühl ausgerüstet sind. In der Mitarbeiterliste begegnen wir politischen Namen wie Graf Reventlow, v. Massow und Schiemann, Generalfeldmarschall Frhr. v. der Goltz und Admiral z. D. Truppel, Volks- und Weltwirtschaftlern wie Schmoller und Harms, Historikern wie Oncken und Eucken. Im Programm heißt es u. a.: „Welche Grundsätze bestimmen unsere Weltpolitik und welche Ziele gelten für sie? Darüber weiß die öffentliche Meinung zu wenig Bescheid. Daher führt hier die gefällige Phrase und dort eine üble Verdrossenheit leicht irre. Demgegenüber soll eine gute Kenntnis der tätigen Kräfte und der wirklichen Zusammenhänge wachsende Klarheit sichern. Nur ein zielbewußtes und willensstarkes Volk kann so ernsten Zeiten, wie wir sie erleben, gewachsen sein." Die erste Nummer enthält Beiträge von Paul Rohrbach: „Warum deutsche Weltpolitik?", von Ernst Jäckh: „Der Bagdad-Friede", von Graf Reventlow: „Die deutsche Flotte in der Politik" und von Regierungsrat Zache-Hamburg: „Der Eingeborenenschutz". — „Das Größere Deutschland" erscheint im Gordon-Verlag in Dresden zum Vierteljahrspreis von 3 M.

Die deutsche Auslandshochschule. Von Prof. Dr. Heinrich Pohl. Nr. 1 der Sammlung: Recht und Staat in Geschichte und Gegenwart. — Verlag Mohr, Tübingen. — Preis 1,50 M.

Der Verfasser erörtert ausgehend von der Notwendigkeit einer sachgemäßen Vorbildung unserer diplomatischen und konsularischen Vertreter die Schaffung einer

besonderen Auslandshochschule. Diese Hochschule würde nicht nur den Anwärtern der genannten Berufe offen stehen, sondern auch Kaufleuten und Exporteuren Gelegenheit zur Vorbildung und Fortbildung geben, endlich würden Offiziere, Lehrer, Ingenieure, Missionare und sonstige Beamte, die ins Ausland gehen, in der neuen Hochschule notwendige oder nützliche Kenntnisse zum Nutzen des Vaterlandes erwerben können. Ansätze für eine solche Schule sind vorhanden in dem zur Zeit dem preußischen Kultusministerium unterstellten orientalischen Seminar, im hamburgischen Kolonialinstitut und in dem Kieler Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft. Der Verfasser hält das orientalische Seminar, das, entsprechend einer Forderung des deutschen Reichstages, zu einer Reichsanstalt umzubilden wäre, für die geeignetste Grundlage der neuen Hochschule und verficht diesen Gedanken mit guten Gründen. Das orientalische Seminar ist über seinen historischen Ausgangspunkt einer Lehranstalt für orientalische Sprachen längst hinausgewachsen; es hat zahlreichen Offizieren, die ins Ausland gingen, erwünschte Gelegenheit zur Fortbildung geboten. Auch das Kieler Institut zählt nach unseren Informationen insbesondere zahlreiche Seeoffiziere zu seinen Hörern. Professor Pohl hat jedenfalls recht, daß die Frage der deutschen Auslandshochschule einstweilen von der Tagesordnung noch nicht verschwinden darf, wir nehmen deshalb gern Veranlassung, unseren Leserkreis auf seine Stellungnahme zu dieser Frage hinzuweisen.

Die Hauptwege des Weltverkehrs. Von Dr. Richard Hennig, Berlin-Friedenau. Mit 14 Abbildungen im Text. — Jena 1913 bei Gustav Fischer. — Preis 9 *M*, gebunden 10 *M*.

Dr. Hennig begegnete uns in der „Marine-Rundschau" schon früher, vgl. u. a. seine Schrift über Deutschlands Anteil am Weltverkehr, Jahrgang 1912, S. 131. In dem vorliegenden Bande erörtert der Verfasser die Verkehrswege und Verkehrsmöglichkeiten zur See, auf dem Wege der Binnenschiffahrt und im Eisenbahnwesen. Wenn man hört, daß sich der Flußhandel in Frankfurt a. M. mit der Vollendung der Main-Regulierung in nur 6 Jahren verhundertfacht, so wagt man nicht mehr, gegen die „Verkehrsmöglichkeiten" skeptisch zu sein, auch wenn sie, wie eine Eisenbahndurchquerung der Wüste Gobi, zunächst durchaus phantastisch erscheinen. Seit wir Tsingtau besitzen, hat sich der Weg dorthin von 47 Tagen auf 10 Tage verkürzt, und nirgends rastet der Unternehmungsgeist, neue Wege zu erschließen und sie seinem Handel und Wandel dienstbar zu machen. — Alle diese vorhandenen und die nach menschlichem Ermessen in nicht zu ferner Zukunft zu schaffenden Wege schildert Dr. Hennig in seinem oben genannten Werke, und diese Zusammenfassung, die natürlich auch die rein strategischen Bahnen ihrer Bedeutung entsprechend würdigt, wird dem Politiker wie dem Soldaten und nicht zuletzt auch dem Kaufmann in gleicher Weise willkommen sein. Als Abbildungen sind eine Anzahl von Kärtchen beigegeben, die die vorhandenen Wege und deren verschiedene Erweiterungsmöglichkeiten veranschaulichen.

Hafenkolonien und kolonieähnliche Verhältnisse in China, Japan und Korea. Eine kolonialpolitische Studie von Dr. Ernst Grünfeld, Privatdozent an der Universität Halle. Mit drei Kartenbeilagen. — Jena bei Gustav Fischer. — Preis 6 *M*, gebunden 7 *M*.

Dr. Grünfelds Studie unterscheidet zwischen Hafenkolonien, Konzessionen und internationalen Niederlassungen. Zu den ersteren zählt er Hongkong, Kiautschou, Macao, Weihaiwei u. a. Es sind dies Niederlassungen, die auf der Autorität eines fremden Staates beruhen und in allen Beziehungen ihre eigene staatliche Verwaltung haben. Die Konzessionen, hierher gehören z. B. die Niederlassungen in Hankau, sind

dagegen gewissermaßen in Selbstverwaltung stehende Gemeinden im Bereich der fremden Staatsautorität, während die internationalen Niederlassungen wie z. B. in Schanghai mehr Verhältnisse darstellen, innerhalb deren gleichfalls eine gewisse Selbstverwaltung stattfindet, während in manchen Beziehungen, hier mehr, dort weniger, eine Einwirkung der chinesischen bzw. sonstigen ausländischen Behörden zugestanden werden muß. Während bei den Kolonien in der Hauptsache politische Gründe für die Anlage und Entwicklung maßgebend waren, ist die Triebfeder in den sonstigen Niederlassungen mehr das wirtschaftliche Interesse, und dies bringt es mit sich, daß die Grenzen zwischen den beiden Arten von Gebilden nicht scharf gezogen sind und zum Teil sogar örtlich die Konzessionen und internationalen Niederlassungen ineinander greifen. Gern entnehmen wir dem Grünfeldschen Bericht, daß in Kiautschou die selbstlose deutsche Betriebsamkeit die volle Anerkennung der Chinesen findet, während anderseits nicht zu verkennen ist, daß England durch seine soviel älteren und umfassenderen Beziehungen und Japan durch seine kulturelle Verwandtschaft mit den übrigen Asiaten uns gegenüber im Vorsprung sind. Für England namentlich liegt fast überall eine längst erprobte Entwicklung vor, während für uns doch nur erst von den Anfängen einer solchen gesprochen werden kann. Bei den starken Umwälzungen, die zur Zeit im Fernen Osten vor sich gehen, stützt sich Grünfelds Studie in mancher Beziehung mehr auf allgemeine Erwägungen; sein Zahlenmaterial bezeichnet er selbst als teilweise überholt; gleichwohl ist dieses Buch ein Hilfsmittel, um sich in der Verworrenheit der gegenwärtigen Zustände ein Urteil namentlich auch über den Gang der Entwicklung zu bilden.

Die Wirtschaftsverfassung der Republik Chile. Zur Entwicklungsgeschichte der Geldwirtschaft und der Papierwährung. Von Dr. Ernst Wagemann. — Verlag von Duncker & Humblot, Leipzig 1913. — Preis 6 *M*, gebunden 7,50 *M*.

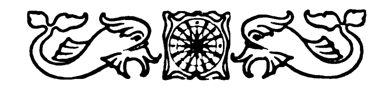
Mehr und mehr bestrebt sich die exakte Wirtschaftsforschung, unsere Kenntnis der Menschen und Dinge in der Nähe und Ferne aus dem Kreise unklarer Vorstellungen herauszuheben. Ein Werk dieser Art ist auch das oben bezeichnete, in dem zwar die Fragen des Geld- und Finanzwesens einen breiten Raum einnehmen, doch aber erst, nachdem die Verhältnisse der Landwirtschaft, die Gewinnung von Salpeter und Kupfer und die sonstigen Zweige der gewerblichen Tätigkeit eingehend dargestellt worden sind. Chiles Volkswirtschaft steht und fällt mit der Salpeterindustrie. Die verschiedenen Behelfe und Ersatzmittel für diesen werden seine Bedeutung kaum wesentlich beeinträchtigen, und der Verfasser legt dar, daß die oft gehörten Befürchtungen, daß die natürlichen Lager sich in kurzem erschöpfen werden, vorerst noch nicht zu Bedenken Anlaß geben, zumal Verbesserungen in der Gewinnung auch eine Ausbeute aus dem minder wertvollen Rohmaterial ermöglichen. Durch die Eröffnung des Panamakanals wird Chile dem Weltverkehr und damit auch unseren Interessen näher gerückt. Aus diesem Grunde hat die rein wissenschaftliche Darstellung Dr. Wagemanns ein mehr als nur akademisches Interesse, und wir hielten uns für verpflichtet, unseren Leserkreis darauf hinzuweisen. Besonders bedeutsam ist die Tatsache, daß die industrielle Blüte des südlichen Chile vor allem deutscher Tüchtigkeit zu danken ist, wobei allerdings nicht übersehen werden darf, daß das Erstarken industrieller Betätigung im Ausland für den europäischen Ausfuhrhandel keineswegs ohne Bedenken ist.

Argentinien. Land, Volk, Wirtschaftsleben und Kolonisation. Von Adolf N. Schuster. Über 400 Illustrationen, Farbenbilder und Karten. — Diessen vor München 1913 bei Jos. C. Huber. 2 Bände. — Preis 22 *M*.

Der Verfasser des vorbezeichneten umfangreichen Werkes ist ein Schweizer, der nach mehrjährigem Aufenthalt in Argentinien seine dort gesammelten Erfahrungen und wissenschaftlichen Ergebnisse der Öffentlichkeit zugänglich macht. Zu dem Werk schrieb Professor Dr. C. Keller von der technischen Hochschule zu Zürich ein Vorwort. Wenn dieser annimmt, daß die neue Literatur über argentinische Verhältnisse etwas spärlich ist, so möchten wir demgegenüber auf unsere mannigfachen Besprechungen und insbesondere auf das große Werk von Schmidt und Grotewold — „Marine-Rundschau" 1912, S. 1157 — hinweisen. Gleichwohl bietet natürlich zu diesem Buche die Arbeit von Schuster eine erwünschte Ergänzung, und insbesondere ist diese in den zahlreichen Bildern enthalten, die weniger als Buchschmuck denn als Belehrungsmaterial in Betracht zu ziehen sind. Wegen des in dem Buche behandelten Stoffes ist auf das Inhaltsverzeichnis zu verweisen, die Gegenstände sind weniger nach Materien als nach geographischen Gesichtspunkten geordnet, doch wird gerade hierdurch die Benutzung als Nachschlagewerk erleichtert. Einen breiten Raum nehmen außerdem zwei Abhandlungen über die argentinische Landwirtschaft und Viehzucht mit der zugehörigen Fleischindustrie ein. Eine interessante Ergänzung des Buches bieten die „Anthropologischen Beobachtungen" von Professor Dr. Schlaginhausen, wie denn auch der Verfasser selbst dieser Seite seines Gegenstandes eingehende Aufmerksamkeit zugewendet hat. Wenn das Buch vielleicht seines Preises wegen für private Beschaffungen weniger in Frage kommt, so wird es doch für einschlägige Büchereien eine wertvolle Erwerbung darstellen.

Korea und die Koreaner. Nach englischen Quellen dargestellt. Von Wilhelm Haegeholz, Pastor in Zamborst. Mit 8 Tafeln und 1 Karte. — Stuttgart 1913 bei J. F. Steinkopf. — Preis 4,50 *M*, gebunden 5,40 *M*.

Die deutsche Literatur über Korea ist nicht besonders reichhaltig. In den letzten Jahrgängen lag uns, abgesehen von den novellistisch getönten Erinnerungen vom koreanischen Kaiserhofe, in dieser Richtung nur die kleine Schrift von Ursyn-Pruszynski „Kleiner Führer durch das annektierte Korea" — Jahrgang 1911, S. 288 — vor. Das oben genannte umfangreiche Buch behandelt — zumeist auf der Grundlage von Schriften amerikanischer Missionare — sehr eingehend Land und Leute, die Geschichte, Sprache und Literatur, Industrie und Handel, das Familienleben und das Verkehrswesen und sodann in einem zweiten Teil die Religion, die Anfänge des Christentums und das Missionswesen. Aus dem Buche wird man entnehmen dürfen, daß die japanische Besitzergreifung, dadurch daß sie Verkehrswege und eine geordnete Verwaltung schuf und so das Land aus dem schlimmsten Mittelalter befreite, trotz mancher Übergangsschwierigkeiten dem Lande zum Segen gereichen wird. Daß die Japaner dem koreanischen Christentum nicht wohlgesinnt sind und daß sie diesem vielfache Schwierigkeiten bereiten, wird zutreffen, und es ist vielleicht gar nicht einmal übertrieben, wenn die Koreaner meinen, daß es den Eroberern überhaupt nur um das Land und nicht um seine Bewohner zu tun sei. Wenngleich das Buch nach Maßgabe seiner Quellen und seines Bearbeiters auf einem Parteistandpunkt steht, so ist es doch geeignet, uns mit Korea und den Koreanern bekannt zu machen.



Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

---

* Benischke, Prof. Dr. G.: Die wissenschaftlichen Grundlagen der Elektrotechnik. 3. Auflage. Berlin 1914. J. Springer. 15,00 M.
* Bolte, Prof. Dr. F.: Neues Handbuch der Schiffahrtkunde. 3. Auflage. Hamburg 1914. Eckardt & Meßtorff. 12,00 M.
  Brame, J. S. S.: Fuel solid liquid and gaseous. London 1914. E. Arnold. 12 sh 6 d.
* Domville-Fife, Ch. W.: Submarine engineering of to-day. London 1914. Seeley & Co. 5 sh.
* Feldhaus, F. M.: Die Technik der Vorzeit, der geschichtlichen Zeit und der Naturvölker. Leipzig-Berlin 1914. W. Engelmann. 30,00 M.
* Handbuch der Ingenieurwissenschaften. III. Teil: Der Wasserbau. 8. Band: Die Schiffsschleusen, von Dr.-Ing. L. Brennecke. 5. Auflage. Leipzig und Berlin 1914. 24,00 M.
* Handbuch der Politik. Herausgegeben von Dr. P. Laband und anderen. 2. Auflage. Berlin-Leipzig 1914. Dr. W. Rothschild. 40,00 M.
* Handbuch für den deutschen Außenhandel. Jahrgang 1914. Berlin 1914. E. S. Mittler & Sohn. 1,70 M.
  Hansestädte, Die, unter dem Kaiserreich Napoleons. Leipzig 1914. G. Wigand. 2,00 M.
* Heer, A.: Die Kriegsflotte auf dem Zürichsee. Zürich 1914. O. Füßli. 1,60 M.
* Liszt, Prof. Dr. F. v.: Lehrbuch des deutschen Strafrechts. 20. Auflage. Berlin 1914. J. Guttentag. 10,00 M.
  Marchant, W. H.: Wireless telegraphy. London 1914. Whittaker & Co. 5 sh.
* Maurice, Marbec, Poincet, Mercier: Les sous-marins. Paris 1914. P. Dupont. 2,40 M.
* Monzie, A. de: Les réformes maritimes. Paris 1914. A. Challamel. 2,00 M.
* Paullin, Ch. O.: Out-letters of the continental marine committee and board of admiralty, August 1776 bis September 1780. Vol. I. New York 1914. Naval History Society. 21,00 M.
* Rawson, G.: Life of Admiral Sir Harry Rawson. London 1914. E. Arnold. 12 sh 6 d.
* Yexley, L.: The fleet annual and naval year book 1914. London. Fleet Limited. 1,50 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Marine- und militärische Fragen, Politik.

Titel	Quelle
Croiseurs, éclaireurs et croiseurs de bataille.	V. M., Nr. 5, v. 10. 3. 14.
The problem of our navy. Sea power and our foreign policies.	S. A., v. 7., 14., 21., 28. 3., 4. 4. 14.
Sea power. Money spent for value received.	N. M. R., v. 18. 3. 14.
Cadres et avancement.	M. d. F., Nr. 12, v. 21. 3. 14.
The navy and the empire's needs.	Eg., v. 20. 3. 14.
Die Kriegsflotten der Erde.	Die Welt der Technik, 1914, Nr. 1.
L'empereur Guillaume II. et sa marine 1888 bis 1913.	L. M., Suppl., März 1914.
Die Weltwirtschaftspolitik der Großmächte und ihre Erfolge.	Magazin für Technik und Industrie-Politik, 2. März-Heft 1913/14.
Fleet organization and strength.	N. M. R., v. 25. 3. 14.
Die strategischen Aufgaben der japanischen Flotte und ihr wirtschaftlicher Rückhalt.	U., April 1914.
La loi sur les pensions.	M. d. F., Nr. 13, v. 28. 3. 14.
L'Espagne maritime.	R. M., Januar 1914.
Die Neutralisierung Afrikas.	Deutsche Revue, April 1914, Seite 87.
Technik und Kriegführung.	Ebenda, Seite 91.
Spaniens Rolle im Mittelmeer.	M. S., 1914, Nr. 3.
The bearing of political events on the birth of British naval predominance.	U. S. M., April 1914.
Pacifists and the doctrines of Norman Angell.	N. M. R., v. 1., 8., 15. 4. 14.
Naval promotion and retirement.	A. N. G., v. 4. 4. 14.
Les buts d'escadres.	Y., v. 4. 4. 14.
Warum deutsche Weltpolitik? Von Rohrbach.	Größere Deutschland, Nr. 1, v. 5. 4. 14.
Die deutsche Flotte in der Politik. Von Graf Reventlow.	Ebenda.
La règle des deux puissances.	M. d. F., Nr. 15, v. 11. 4. 14.
The Triple Alliance.	A. N. G., v. 11. 4. 14.
Problem of the Pacific.	N. M. R., v. 8. 4. 14.

Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

Titel	Quelle
Naval appropriation bill.	A. N. J., v. 7. 3. 14.
Die Marineausgaben der größeren Seemächte.	Mitteilungen des Deutschen Flottenvereins, Nr. 6, v. 19. 3. 14.
The navy estimates.	Eg., v. 20. 3. 14; E., v. 20. 3. 14; N. M. R., v. 25. 3. 14; U. S. M., April 1914.
Mr. Churchill's estimates.	A. N. G., v. 21. 3. 14.
Le budget de la marine en 1914.	L. M., März 1914.
Il bilancio della marina 1914.	Ri. M., Suppl., Februar 1914.
Kochanlagen. Neuere Fortschritte in der Ausbildung von Einrichtungen zur Massenverpflegung.	Gesundheits-Ingenieur, Nr. 13, v. 28. 3. 14.

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

La grue flottante »Anteo« de la marine italienne pour le sauvetage des sous-marins.	Génie Civil, v. 7. 3. 14.
Eine neue Schiffs-Ankerklüse.	Das Schiff, Technische Umschau, v. 20. 3. 14.
New South American Liner »Cap Trafalgar«.	Shipbuilding and Shipping Record, Nr. 12, v. 19. 3. 14; E., v. 20. 3. 14.
Neuere doppeltwirkende Zweitakt-Dieselmotoren.	Dinglers Journal, Heft 12, v. 21. 3. 14.
Carel's marine oil-engines.	Eg., v. 20. 3. 14.
Problems in naval architecture.	Ebenda.
The German Dreadnought »Kronprinz«.	E., v. 20. 3. 14.
Réducteurs de vitesse pour turbines.	Y., v. 21. 3., 11. 4. 14.
Ventil- oder Schiebermotor?	Motorschiff und Motorboot, Nr. 6, v. 23. 3. 14.
Neue Anwendungsmöglichkeiten der Integral- und Momentenkurven in der Deplacementsrechnung.	S., Nr. 12, v. 25. 3. 14.
Wirkungsgrad der Schraubenpropeller und deren Berechnung.	Ebenda u. Nr. 13, v. 8. 4. 14.
The Transatlantic steamer »Britannic«.	S. A., Suppl., v. 14. 3. 14; Génie Civil, Nr. 21, v. 21. 3. 14.
Kraftgasanlagen für Schiffe.	U., April 1914.
U. S. S. »Texas« Description and official trials.	J. A. E., Vol. XXVI, 1914, Nr. 1.
Chinese cruiser »Fei Hung«.	Ebenda.
U. S. S. »Aylwin«, »Parker« and »Benham«.	Ebenda.
Transmission of the propulsive power in ships.	Ebenda.
The Diesel engine.	Ebenda.
Superheating marine boilers.	Ebenda.
The future of oil fuel.	Ebenda.
Recent Japanese warships.	Eg., v. 27. 3. 14.
The theory of the explosion gas turbine.	E., v. 27. 3. 14.
Der Massenausgleich bei Schiffsölmaschinen.	Der Ölmotor, März 1914.
Eine Vorrichtung zum Entfernen der Asche aus Schiffen.	Das Schiff, Technische Umschau, v. 3. 4. 14.
Der Dampfer „Königin Luise" und seine Turbo-Transformator-Anlage.	Dinglers Journal, Heft 14, v. 4. 4. 14.
Der Heizwert von Brennstoffen.	Zeitschrift für Dampfkessel, Nr. 14, v. 3. 4. 14.
Battleship design.	E., v. 3. 4. 14; Eg., v. 3. 4. 14.
Warship types of the near future.	E., v 3. 4. 14.
Les contre-torpilleurs »Bisson« et »Renaudin«.	Y., v. 4. 4. 14.
Schiffsölmaschinen der niederländischen Marine.	Zeitschrift des Vereins deutscher Ing., Nr. 14, 15, v. 4., 11. 4. 14.
Zwischengetriebe auf Schiffen.	Ebenda, Nr. 15, v. 11. 4. 14.
Some questions relating to battleship design.	E., v. 3., 10. 4. 14.

Werft- und Hafen-Baubetrieb, Docks, Kanäle.

How the locks of the Panama canal are operated.	S. A., v. 7. 3. 14.
Der neue Amerikahafen in Cuxhaven.	Wassersport, Nr. 12, v. 19. 3. 14.

Die Erweiterung des Hafens von Rotterdam im Zeitabschnitt 1907 bis 1912. — Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 21, v. 14. 3. 14.
New works at Portsmouth dockyard. — Eg., v. 27. 3., 10. 4. 14.
New docks at Bombay. — E., v. 27. 3. 14.
Der projektierte Kanal Leipzig—Berlin. — D. S., Nr. 7, v. 1. 4. 14.

Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Entwurf einer neuen Seemannsordnung in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. — H., Nr. 11, v. 14. 3. 14.
Welche Vorteile bringt die Erweiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals der Handelsschiffahrt? — H., Nr. 12, 13, v. 21., 28. 3. 14.
Évolution du commerce maritime de l'Angleterre 1891—1911. — L. M., Suppl., März 1914.
Die holländische Flagge in der deutschen Küstenschiffahrt. — D. S., Nr. 6, v. 15. 3. 14.
Der amerikanische Außenhandel. — Export, Nr. 12, v. 24. 3. 14.
Die deutsche Handelsmarine im 19. Jahrhundert. — Meereskunde, Heft 85, 1914.
Über die Ergebnisse der Subventionen in verschiedenen Ländern. — H., Nr. 14, v. 4. 4. 14.
Die Stadt Emden, ihre Vergangenheit und heutige Bedeutung. — D. F., April 1914.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Artilleristische Bewaffnung der Kriegschiffe. — Zeitschrift des Vereins deutscher Ing., Nr. 11, 12, v. 14., 21. 3. 14.
Geschichtliche Entwicklung der Zündung in Waffen und Geschossen. — Z. S. u. S., Nr. 6, 7, v. 15. 3., 1. 4. 14.
The errors of internal-base rangefinders. — J. U. S. A., Januar/Februar 1914.
Tests of armour-plates of the Spanish battleship »Jaime I.« — Eg., v. 20. 3. 14; E., v. 20. 3. 14.
Neue Haubitzbatterien für die französische Küstenverteidigung. — U., April 1914.
Les cuirassés à tourelles quadruples. — Y., v. 28. 3. 14.
Artillerie und Panzerfragen. — M. S., 1914, Nr. 3.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Die Entwicklung der Seeminen. — Die Welt der Technik, 1914, Nr. 1.
All torpedoes. — S. A., Suppl., v. 14. 3. 14.
Submarines and seaplanes. — A. N. G., v. 28. 3. 14.
Der Torpedo und seine Verwendung im Kriege. — M. S., 1914, Nr. 3.
Der heutige Stand des Unterseebootsbaues in England. — I. R. A. F., April 1914.

Luftschiffahrt, Flugwesen.

Neue deutsche Flugzeug-Konstruktionen. — Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift, Nr. 6, v. 18. 3. 14.
L'aviation navale. — Navigazette, v. 19. 3. 14.
The aero and marine exhibition. — Eg., v. 20., 27. 3. 14; E., v. 20., 27. 3. 14.

Titel	Quelle
The Salmson aeronautical motor.	E., v. 20. 3. 14.
Launching aeroplanes from ships at sea.	Ebenda.
Feuersgefahr bei Luftschiffen.	Feuer und Wasser, Nr. 12, 13, v. 21., 28. 3. 14.
A study in aviation parachutes.	S. A., Suppl., v. 14. 3. 14.
The biggest of French dirigibles.	S. A., v. 14. 3. 14.
Les commandes d'aéroplanes systèmes Nieuport.	L'Aérophile, Nr. 6, v. 15. 3. 14.
Die neuen französischen Militär-Flugzeuge.	Prometheus, Nr. 1274, 1275.
Neue Formen von Luftschiffhallen.	Zeitschrift des Vereins deutscher Ing., Nr. 13, v. 28. 3. 14.
Verständigungsmittel zwischen Luftfahrzeug und Erde.	Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift, Nr. 7, v. 1. 4. 14.
Erfahrungen mit Wasserflugzeugen.	Zeitschrift für Flugtechnik, Nr. 6, v. 28. 3. 14.
Aeronautischer Dienst in der Marine der Vereinigten Staaten.	M. S., 1914, Nr. 3.
Der selbsttätige Wright-Stabilisator für Flugzeuge.	Dinglers Journal, Heft 14, v. 4. 4. 14.
Marineflugzeuge.	Die Luftflotte, April 1914.

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

Titel	Quelle
Coast defense in the civil war.	J. U. S. A., Januar/Februar 1914.
Deutsche Flottenstationen?	U., April 1914.

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

Titel	Quelle
Über Stoßender der drahtlosen Telegraphie.	Elektrotechnische Zeitschrift, Nr. 12, 13, v. 19., 26. 3. 14.
Die Elektrizität auf Schiffen.	Ebenda Nr. 13, v. 26. 3. 14.
Wireless telegraphy.	S. A., Suppl., v. 14. 3. 14.
Die Radiostation auf dem Dampfer „Imperator".	Prometheus, Nr. 1274.
Eine Freiballon-Sende-Antenne für drahtlose Telegraphie.	Die Antenne, 1914, Nr. 1.

Rechtsfragen.

Titel	Quelle
Die koloniale Gesetzgebung in den englischen Kolonien 1911/12.	Zeitschrift für Kolonialrecht, März 1914.
Luftschiffahrt und Kriegsrecht.	Automobil-Rundschau, Heft 5, März 1914.
Das Luftverkehrsgesetz.	Deutsche Juristenzeitung, Nr. 7, v. 1. 4. 14.
Eskader contra Handelsschiff. Ein strittiger Punkt der Straßenordnung.	M. S., 1914, Nr. 3.

Gesundheitswesen.

Titel	Quelle
Die ärztliche Mission in den deutschen Kolonien.	Koloniale Zeitschrift, Nr. 11, v. 13. 3. 14.
Was ist Gesundheit?	Ebenda.
Erfahrungen mit Salvarsan bei Tropenkrankheiten.	S. T. H., 1913, Nr. 6.

Nautische Fragen.

Titel	Quelle
Seekarten.	H., Nr. 11, v. 14. 3. 14.
Sturmerfahrungen und Sturmaussichten.	Fischzeitung, Februar 1914.

Navigating lights for the Panama canal.	S. A., v. 7. 3. 14.
System der Einwirkung von Sonne und Mond auf die atmosphärischen Vorgänge und seine Auswertung.	A. H., Heft 3, 1914.
Plan einer internationalen Erforschung des Atlantischen Ozeans gelegentlich der Panamakanal-Feier.	Ebenda.
Graphische Lösung nautischer Aufgaben.	Ebenda.
Die Frage nach der Erfindung und Vervollkommnung des Kompasses.	Deutsche Revue, v. 1. 3. 14, Seite 299.
Nautische Instrumente deutschen Ursprungs.	D. S., Nr. 6, v. 15. 3. 14.
Der Kompaß auf dem VI. deutschen Seeschiffahrtstage.	Der Seefahrer, Nr. 7, v. 1. 4. 14.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Die Hochseefischereiprämien in Frankreich.	Der Fischerbote, Nr. 3, v. 15. 3. 14.
Samoanische Fischerei.	Ebenda.
Die Entwicklung der japanischen Fischerei in den letzten 10 Jahren.	Ebenda.
Internationaler Vertrag zum Schutze des menschlichen Lebens auf See.	S., Nr. 12, 13, v. 25. 3., 8. 4. 14.
Der Unfall des „Narvik".	H., Nr. 13, v. 28. 3. 14.
Damage to U. S. naval auxiliary »Jason«.	J. A. E., Vol. XXVI, 1914, Nr. 1.
Seefauna und Fischerei in Samoa.	M. S. V., Nr. 3, März 1914.
A real lifeboat.	S. A., v. 21. 3. 14.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Seeschiffahrtstag und Segelsport.	Wassersport, Nr. 13, v. 26. 3. 14.
Von den kommenden Neubauten auf den Yachtwerften der Unterweser.	D. Y., Nr. 13, v. 27. 3. 14.
Winke für den Abschluß von Yachtversicherungsverträgen.	Ebenda.
Instruktion für die Vermesser des Deutschen Segler-Verbandes.	Wassersport, Nr. 14, v. 2. 4. 14.
Die Verschärfung der Bau-Vorschriften für die nationalen Klassen und die Sonderklassenyachten.	Ebenda u. D. Y., Nr. 14, v. 3. 4. 14.
Entwurf eines nationalen 15 qm-Bootes.	Wassersport, Nr. 14, v. 2. 4. 14.
Tourenkreuzer-Yacht „Ingeborg III."	D. Y., Nr. 14, v. 3. 4. 14.
Die Ausschreibung für die Kieler Woche 1914.	Wassersport, Nr. 15, v. 9. 4. 14.
Ein nationaler 45 qm-Kreuzer.	D. Y., Nr. 15, v. 10. 4. 14.

Koloniale Fragen.

Betrachtungen zur Sozialpolitik in Ostafrika.	Koloniale Rundschau, März 1914.
Bewegungen in Südafrika.	Ebenda.
Kolonialbanken.	Koloniale Zeitschrift, Nr. 13, v. 27. 3. 14.
Die Bedeutung der neuzeitlichen Kolonisation für die europäischen Völker.	Deutsche Revue, April 1914, Seite 100.

Geschichtliches, Geographisches.

I colossi del mari.	Lega Navale Italiana, v. 15. 3. 14.
The co-operation of the arms at sea during the 17. century.	J. U. S. I., März 1914.
Nationale und maritime Rückblicke auf 1864.	U., April 1914.
Zum Gefecht bei Jasmund.	Ebenda.
Über das Geschützwesen an Bord der Schiffe für die Zeit von seiner Einführung an bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts.	Ebenda.
Die österreichische Gardaseeflotte im Feldzug 1814.	M. S., 1914, Nr. 3.
The model of the »Hollandia« of 1664—1683.	Mariners Mirror, April 1914.
Boat actions and river fights 1803.	U. S. M., April 1914.
The navy and Wellington's army.	Ebenda.
La liaison des armes sur mer au XVII. siècle.	R. M., Februar 1914.

Verschiedenes.

Der Jungdeutschland-Bund und die Mitarbeit der Armee und Marine in diesem Bunde.	M. W., Nr. 37, v. 17. 3. 14.
Der japanische Marineskandal.	O. L., Nr. 6, v. 13. 2. 14.
Die Kohlenlager und Ölfelder der Erde.	M. S., 1914, Nr. 3.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften siehe S. 732.

Nachruf!

Nach langem schweren Leiden starb am 27. März 1914 in Berlin im 54. Lebensjahre der

Geheime Oberbaurat und Vortragende Rat im Reichs-Marine-Amt

Herr Georg Fritz.

Seit 1887 im Marinedienste, gehörte der Verstorbene die letzten 10 Jahre dem Reichs-Marine-Amt an.

Mit den Angehörigen des Reichs-Marine-Amts betrauere ich den Heimgang dieses Beamten, der sich in allen Stellungen durch Pflichttreue und Hingabe an den Kaiserlichen Dienst ausgezeichnet hat. Seine liebenswürdigen Charaktereigenschaften sichern ihm ein bleibendes Andenken.

Berlin, den 28. März 1914.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

v. Tirpitz.

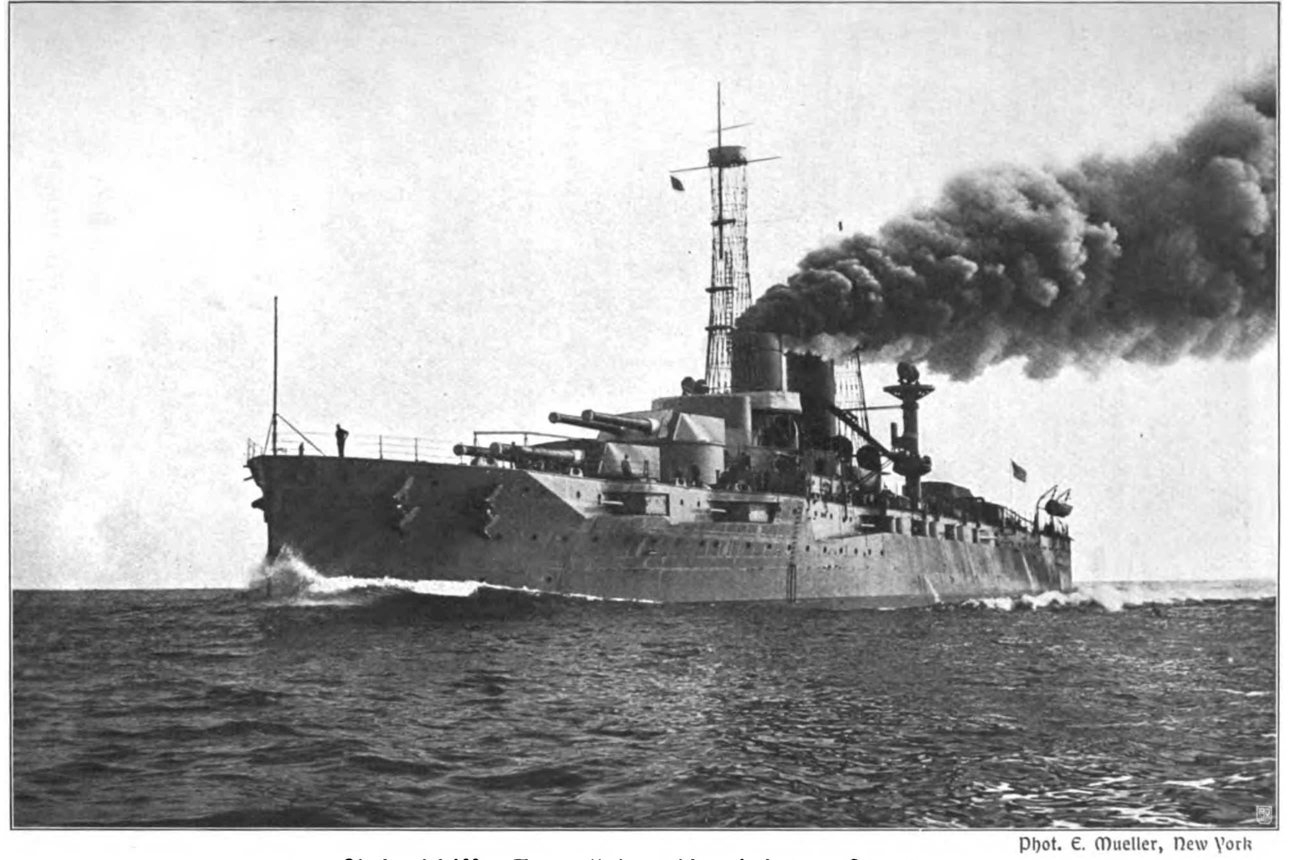
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. S. = Deutsche Schiffahrt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering. — **F.** = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
J. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — **K. T.** = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — **M. Eg.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — **R. A. G.** = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.



Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.



Phot. E. Mueller, New York

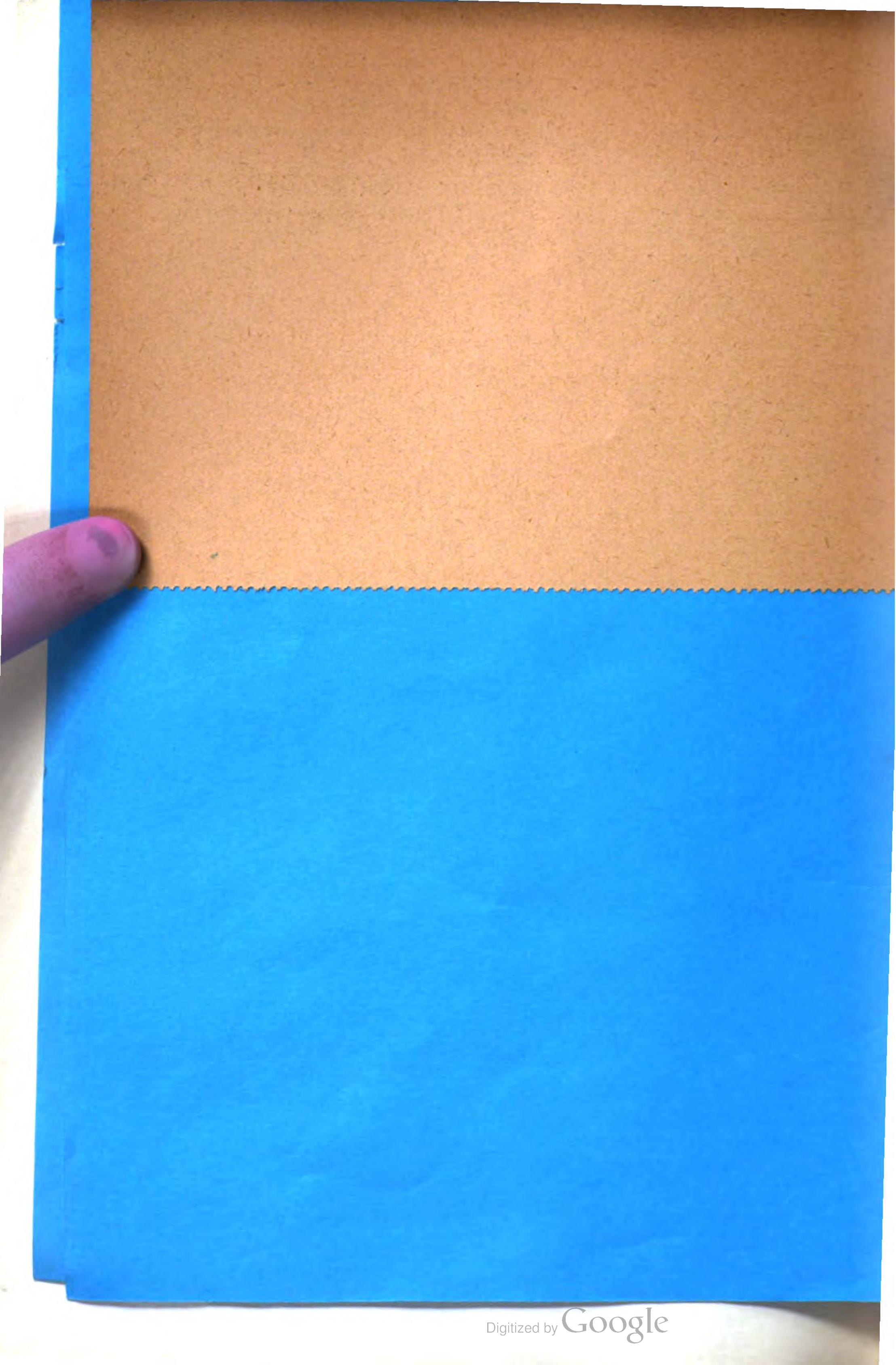
Linienschiff „Texas“ der Vereinigten Staaten.

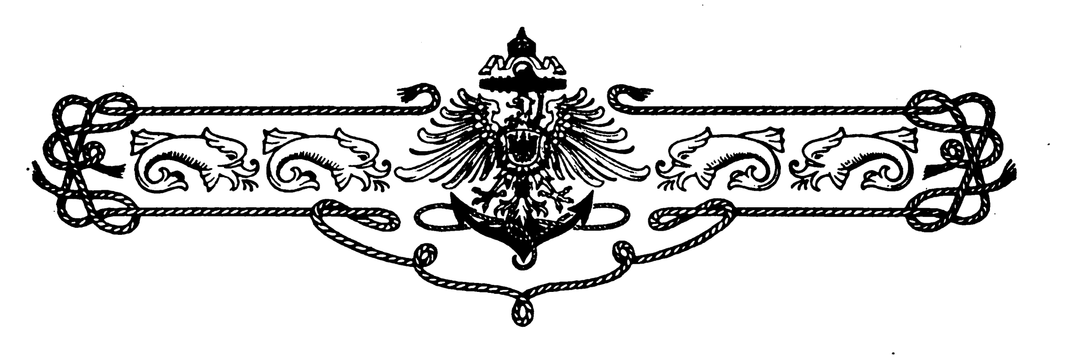
Die Marine-Rundschau

ladet vor Beginn des dritten Quartals erneut zum regelmäßigen Bezuge ein. Sie erscheint allmonatlich; ihr Bezugspreis beträgt M 2,50 für das Vierteljahr. Bestellungen nehmen alle Buch- und Zeitschriftenhandlungen sowie jedes Postamt oder die unterzeichnete Verlagsbuchhandlung entgegen. — Beschwerden wegen unregelmäßiger Lieferung der Marine-Rundschau sind unmittelbar an die Stelle zu richten, bei der das Abonnement aufgegeben uud bezahlt worden ist.

Berlin SW68.

E. S. Mittler & Sohn.





Die englischen Kolonialmarinen.

Von Kapitänleutnant v. Blanquet.

(Schluß.)

Neuseeland.

Auf der Reichsverteidigungskonferenz vom Jahre 1909 war Neuseeland, das auch schon vorher dem Mutterlande gegenüber in Rüstungsfragen stets ein loyales Verhalten gezeigt hatte, den Wünschen der Admiralität am meisten entgegengekommen. Die Vorschläge, die sein Vertreter von der Wehrkonferenz zurückbrachte und die auch die Billigung der Kolonialregierung fanden, waren: Es bleibt bei der Schenkung des Schlachtkreuzers, und der Beitrag zur britischen Flotte von 2,04 Mill. ℳ wird weitergezahlt. Außerdem übernimmt Neuseeland teilweise die Unterhaltung der in neuseeländischen Gewässern stationierten Schiffe, auf denen die dort dienenden Neuseeländer eine Zulage erhalten, entsprechend dem Unterschiede zwischen ihrer Löhnung und den Löhnen an Land, und schließlich soll eine Abteilung der Marinereserve gegründet werden. Darüber hinauszugehen, war der Kolonie damals nicht möglich, da es sowohl an Geld wie an Menschen für weitere Pläne fehlte; doch erklärten Minister und Angehörige aller Parteien wiederholt im Parlament, daß sich Neuseeland wohl bewußt sei, welche Verpflichtungen die gespannte internationale Lage den Kolonien auferlege, und daß man im Notfalle bereit sei, auch noch mehr als das bereits Geleistete zu tun, um dem Mutterlande zu helfen und der Welt zu beweisen, daß das britische Weltreich in Krieg und Frieden ein festes Ganzes bilde. In der Haltung, die Neuseeland auf der Konferenz und später einnahm, sprach neben der Sorge um den eigenen Schutz, den man sich am besten wie bisher von der englischen Flotte versprach, eine gewisse Eifersucht auf Australien mit, dessen Pläne dahin gingen, daß die Kolonien dem Mutterlande schließlich ganz die Vertretung der Seeinteressen des Reiches im Stillen Ozean abnehmen sollten. Selbstverständlich nimmt Australien hierbei entsprechend seiner Größe und der Bedeutung seines Handels für sich die leitende Stelle in Anspruch, und der Gedanke, dadurch in ein gewisses Abhängigkeitsverhältnis zu dem größeren Nachbar und Konkurrenten zu kommen, ist in Neuseeland

sehr wenig beliebt. Neuseelands Forderungen auf der Konferenz gingen dahin, daß von der neu zu bildenden fleet-unit in China das Flaggschiff, der von Neuseeland geschenkte Schlachtkreuzer, jährliche Reisen nach Neuseeland machen und etwa 2 Kreuzer, 3 Zerstörer und 2 Unterseeboote dort ihren Hauptliegehafen erhalten sollten. Diesen Forderungen versprach die Admiralität nachzukommen.

Dieselben Ansichten vertrat Neuseeland auch während der folgenden Jahre, trotzdem ihm häufig genug von australischer Seite eine Beteiligung an dem Flottenbau im Stillen Ozean und eine Mitwirkung an der Bildung einer australasiatischen Flotte nahegelegt wurde. Einen Beweis für die Überzeugung, daß die Stärke des Mutterlandes zur See auch die Kolonie in der Ferne schütze und daß Englands Feind auch der Feind Neuseelands sei, wo immer der Kampf stattfinden sollte, lieferte Neuseeland aufs neue, als es im Sommer 1912 dem Mutterlande die „New Zealand" nach ihrer Fertigstellung zur freien Verfügung stellte, also auf die Forderung ihrer Stationierung im Stillen Ozean verzichtete. Die Admiralität hat dieses Anerbieten dankend angenommen und bestimmt, daß der Panzerkreuzer dem I. Kreuzergeschwader der I. Flotte zugeteilt werden sollte. Vorher jedoch unternahm die „New Zealand" eine Weltreise, auf der den Bewohnern der Kolonie Gelegenheit verschafft werden sollte, sich ihr Schiff anzusehen. Auch bei dieser Gelegenheit hat die neuseeländische Regierung ein loyales Verhalten bewiesen, indem kurz vor der Ausreise des Schiffes, am 12. Februar 1913, ein Schreiben des Verteidigungsministers von Neuseeland beim Kolonialamt einlief, in dem erklärt wurde, daß die Bevölkerung der Kolonie auf den Besuch ihres Schiffes verzichten würde, wenn die politischen Verhältnisse infolge des Wiederbeginns der Feindseligkeiten auf dem Balkan die Detachierung eines großen Schiffes nicht ratsam erscheinen ließen. Die Admiralität hat jedoch auf Annahme dieses Anerbietens verzichten zu können geglaubt, wohl mit in der Erwägung, daß nach Zurückziehung des „Drake" die australische Station doch recht spärlich besetzt war, und so die Stationierung der „New Zealand" in den dortigen Gewässern bis zum Eintreffen der „Australia", mit dem man im Laufe des Sommers 1913 rechnete, das Angenehme mit dem Nützlichen verband.

Dieses gute Einvernehmen ist nun neuerdings recht bedenklich gestört worden, und der Grund dieser Störung liegt darin, daß die Admiralität die 1909 eingegangenen Verpflichtungen nicht erfüllt hat. Im April 1913 befand sich der neuseeländische Verteidigungsminister zu längeren Konferenzen mit der Admiralität und dem Committee of Imperial Defence in England, um dort Erkundigungen einzuziehen, welche Wünsche man im Mutterlande in bezug auf die Marinepolitik Neuseelands habe. Es handelte sich damals für die Kolonie darum, ein Programm hierfür aufzustellen, da man sich, wie der Verteidigungsminister äußerte, klar darüber sei, daß nur auf einer fest vorgezeichneten Bahn Erfolge zu erzielen seien, die den Ausgaben entsprechen. Nachdem der Verteidigungsminister über Kanada nach Neuseeland zurückgekehrt war, wurden nach eingehenden Beratungen der Regierung von Neuseeland im Oktober 1913 die Ergebnisse dieser Vorarbeiten durch den Ministerpräsidenten in folgender Weise öffentlich bekannt gegeben:

Neuseeland wird in Zukunft mit der Zahlung der Geldbeiträge zur Marine des Mutterlandes aufhören, dafür aber in anderer Art sich der großen Verantwortung

entledigen, die ihm in der Verteidigung des Reiches zufällt. Die Admiralität hat auf Anfrage erklärt, daß es ihr auch in der nächsten Zukunft nicht möglich sein würde, die 1909 übernommene Verpflichtung zu erfüllen, zwei Kreuzer der „Bristol“-Klasse in den neuseeländischen Gewässern zu stationieren, deren Unterhaltungskosten die Kolonie bezahlen wollte. An Stelle der zwei „Bristol“-Kreuzer sollten vielmehr die beiden alten, ungeschützten Kreuzer „Psyche“ und „Pyramus“ treten. Die neuseeländische Regierung hat daher das Anerbieten der Admiralität, der Kolonie zur Ausbildung eigener Mannschaften die „Philomel“ zur Verfügung zu stellen, angenommen und wird dem Parlament im Jahre 1914 ein Gesetz vorlegen, wonach für 8,16 Mill. ℳ ein Kreuzer der „Bristol“-Klasse in England bestellt werden soll, wenn auch dann noch kein solcher Kreuzer vom Mutterlande in den neuseeländischen Gewässern stationiert wird. Alle Fahrzeuge, die das Dominion erwirbt, unterstehen im Frieden neuseeländischer Verwaltung, im Kriegsfalle oder in sonstigen Fällen besonderer Dringlichkeit werden sie ohne weiteres dem Mutterlande zur Verfügung gestellt.

Damit ist nun also auch Neuseeland zur Bildung einer eigenen Marine übergegangen. Mehr noch als bei Australien, dessen Leistungsfähigkeit die von Neuseeland beträchtlich übersteigt, sind die Meinungen über die Zweckmäßigkeit dieser Marinepolitik im Mutterlande — aber auch in der Kolonie selbst — geteilt. Neuseeland steht noch im Anfange seines inneren Ausbaues, zu dem es viel Geld und Arbeitskräfte braucht, so daß ihm bei seiner nur langsam wachsenden Bevölkerungszahl von jetzt etwa 1,1 Millionen Einwohnern und einem jährlichen Staatshaushalt von etwa 225 Mill. ℳ die Erfüllung der Verpflichtungen, die es damit übernommen hat, schwer fallen wird. Bei Gelegenheit der zweiten Lesung der Naval Defence Bill am 3. Dezember 1913 gab der Verteidigungsminister folgende Erklärung ab:

Das Abkommen vom Jahre 1909 ist nur, soweit die australische fleet-unit in Betracht kommt, durchgeführt. Von der fleet-unit in Ostasien schwimmt nur die „New Zealand“, und dieses Schiff ist nicht etwa eine besondere Verstärkung der Seestreitkräfte des Reiches geworden, sondern hat nur eine Entlastung der britischen Steuerzahler dargestellt. Weder das von der Admiralität vorgeschlagene Reichsgeschwader mit dem Hauptliegehafen Gibraltar, noch auch ein Bündnis oder eine Entente des Mutterlandes bieten eine Garantie für die Sicherheit der Kolonien im Stillen Ozean. Das alles ergibt für die Dominions die Notwendigkeit, sich selbst wehrhaft zu machen, um den eigenen Schutz zu übernehmen, dem das Mutterland nicht mehr die Aufmerksamkeit zuwendet, die die Kolonien fordern müssen. Zweckmäßig wird hierbei ein Zusammenarbeiten von Neuseeland mit Kanada und Australien sein; ausgeschlossen aber ist jede Regelung, durch die Australien Einfluß auf die Entschließungen und inneren Angelegenheiten Neuseelands erhält.

Diese letzte Feststellung hat naturgemäß in Australien etwas verstimmt, nachdem man dort zunächst über die neue Marinepolitik der neuseeländischen Regierung, die sich damit ja für das australische System entschied, lebhafte Freude geäußert hatte. Neuseelands Streben nach vollkommener Unabhängigkeit entspricht im übrigen aber nur dem Verhalten des Commonwealth dem Mutterlande gegenüber, so daß es wohl verstanden werden und schließlich vielleicht der von den Kolonien als

zweckmäßig erkannte Zusammenschluß zustande kommen wird. Ein Anfang ist bereits damit gemacht, da Neuseeland von dem Anerbieten des Commonwealth, seine Bildungsanstalten mit zu benutzen, Gebrauch machen und jährlich sechs Seekadetten auf die australische Marineschule schicken wird. Da nach den letzten Nachrichten die Admiralität auf eine erneute Anfrage der Kolonialregierung mitgeteilt hat, daß es ihr auch dann nicht möglich sein würde, die beiden „Bristol"-Kreuzer nach Neuseeland zu schicken, wenn Neuseeland seinen Geldbetrag auf 3,06 Mill. ℳ jährlich erhöhe, ist anzunehmen, daß die in Aussicht gestellte Regierungsvorlage, die den Bau eines Kreuzers auf eigene Rechnung vorsieht, in nächster Zeit im Parlament eingebracht werden wird.

An Schiffen besitzt Neuseeland außer dem Panzerkreuzer „New Zealand" nur ein 1889 gebautes Kanonenboot „Amokura", das als Schulschiff für die naval reserve dient. Auch seine sonstigen Hilfsmittel an Werften usw. sind nur recht gering, so daß jedenfalls in absehbarer Zeit nicht damit zu rechnen ist, daß die Kolonie sich ihre Kriegschiffe selbst baut. Der Hafen von Auckland befindet sich augenblicklich im Ausbau als Stützpunkt und besitzt zur Zeit ein Dock, das zur Aufnahme der Kleinen Kreuzer ausreicht. Nach der Übergabe der Marinestation in Sydney an den Commonwealth ist die englische Flottenbasis im Stillen Ozean nach Auckland verlegt worden.

Kanada.

Das Schmerzenskind der Regierung des Mutterlandes in der ganzen Frage der Entwicklung der Reichsverteidigung zur See ist von Anfang an die älteste und reichste Kolonie oder, wie es in England jetzt heißt, um den verhaßten Ausdruck „Kolonie" zu vermeiden, die „Tochternation" Kanada gewesen. Wie schon gesagt wurde, hat sich Kanada auf den Kolonialkonferenzen von 1902 und 1907 nicht dazu verstanden, Geldbeiträge an das Mutterland für die Unterhaltung der englischen Flotte zu zahlen, wie es damals die Admiralität forderte, sondern hat erklären lassen, daß es die Unabhängigkeit des Dominions vom Mutterlande auch durch den Bau einer eigenen Marine beweisen würde. Wie wir es bei Australien gesehen haben, würde sich die Admiralität auch hier damit abgefunden haben und möglichsten Nutzen aus der Kolonialmarine zu ziehen suchen; bisher ist aber, trotzdem seit der Konferenz von 1909 beinahe fünf Jahre verstrichen sind, so gut wie nichts von dem damals ausgearbeiteten Programm in die Tat umgesetzt worden, und die Parlamentsverhandlungen darüber in Kanada eröffnen auch für die Zukunft keine sicheren Aussichten. Zur Zeit der Wehrkonferenz vom Jahre 1909 befanden sich die Liberalen am Ruder, deren Führer Sir Wilfrid Laurier ist, während die Konservativen unter Mr. Borden in der Opposition standen. Seitdem hat es sich in den Fragen der kanadischen Marinepolitik im Grunde genommen um einen Kampf der Anschauungen dieser beiden Männer oder der liberalen und der konservativen Partei gehandelt. Kanadas Stellungnahme auf der Konferenz ist bereits erwähnt worden; sie entsprach den nationalistischen Grundsätzen der herrschenden liberalen Regierung im Gegensatz zu den imperialistischen, die die Konservativen vertreten. Die beiden Pläne, die die britische Admiralität auf Wunsch Kanadas — nach den Angaben des kanadischen Vertreters auf der Konferenz über die Absichten der Kolonie — der Kolonialregierung zur Verfügung stellte, hatten folgenden Inhalt:



1. Jährliche Ausgabe: 12 240 000 *M*.
   4 Kreuzer der „Bristol"-Klasse,
   1 Kreuzer der „Boadicea"-Klasse,
   6 Zerstörer der „River"-Klasse.

   Besatzung: 2194 Offiziere und Mannschaften. Davon sollten die 4 „Bristols" im Stillen Ozean, der „Boadicea"-Kreuzer und die Zerstörer im Atlantischen Ozean stationiert werden.

2. Jährliche Ausgabe: 8 160 000 *M*.
   3 Kreuzer der „Bristol"-Klasse,
   4 Zerstörer der „River"-Klasse.

   Besatzung: 1408 Offiziere und Mannschaften. Davon sollten 2 „Bristols" im Stillen Ozean, 1 „Bristol" und die Zerstörer im Atlantischen Ozean stationiert werden.

Eingerechnet in beide Pläne ist eine Ausgabe von 1,02 Mill. *M* für die Werften von Halifax und Esquimault und den neuen funkentelegraphischen Dienst, während bereits bestehende Ausgaben für Fischereischutz und Vermessung außer acht bleiben. Gleichzeitig empfahl die Admiralität, den Bau der Kreuzer möglichst zu beschleunigen, und erklärte sich bereit, inzwischen für die Ausbildung der nötigen Mannschaften durch Hergabe zweier Kreuzer als Schulschiffe mit englischen Offizieren und Matrosen als Ausbildungspersonal behilflich zu sein. Kanadische Kadetten sollten in Osborne und Dartmouth angenommen werden. Alles dies hatte aber bereits auf Kosten der Kolonie zu erfolgen. Ferner enthielt die Denkschrift der Admiralität Fingerzeige für den Ausbau der vorhandenen Hafen- und Werftanlagen.

Von diesen beiden Plänen kam der erste als Entwurf zu einem Flottengesetz am 12. Januar 1910 im kanadischen Parlament zur Vorlage. Die Kosten der Schiffe wurden hierbei mit $46^3/_4$ Mill. *M*, wenn sie in Kanada selbst gebaut werden sollten, mit 57 Mill. *M* angegeben. Die Kämpfe, die sich bei der Beratung dieses Gesetzes im Parlament abspielten, waren außerordentlich heftig. Man machte zunächst Gebrauch von dem Kreuzeranerbieten Englands und kaufte von diesem die beiden Kreuzer „Niobe" und „Rainbow" für 4,3 Mill. bzw. für etwa 1 Mill. *M*, um diese beiden Schiffe als Schulschiffe an der atlantischen Küste in Halifax und im Stillen Ozean in Esquimault zu stationieren. „Niobe" sollte außerdem den „Boadicea"-Kreuzer ersetzen, dessen Bau aufgegeben wurde. Der Etat für 1910/11 sah außerdem bereits Ausgaben für die Errichtung eines naval college in Halifax sowie für den Ausbau von Dockanlagen und Baulichkeiten dort und in Esquimault vor.

Dabei blieb es aber zunächst, und erst für den Mai 1911 forderte die Regierung von sechs größeren englischen Werften Pläne ein für 4 geschützte Kreuzer und 6 Zerstörer, wobei die Bedingung gestellt worden war, daß die Schiffe in Kanada gebaut würden. Aber ehe einer dieser Werften ein Zuschlag auf ihr Angebot erteilt worden war, mußte bei den Neuwahlen des Jahres 1911 die liberale Regierung den Konservativen das Feld räumen. Damit begann fürs erste wieder eine längere Pause in dem Ausbau des Materials der kanadischen Flotte, denn die neue

Regierung setzte die Unterhandlung mit den Werften nicht fort, da sie der Ansicht war, das Programm ihrer Vorgängerin — die Verteilung einer Summe von 215 Mill. ℳ für die kanadische Marine auf einen Zeitraum von zehn Jahren — stelle eine verfehlte Maßnahme dar, die den Bedürfnissen der Kolonie und des Mutterlandes nicht entspräche.

Mit Recht erwartete man daher in England viel von dem Besuch, den der neue kanadische Premierminister, Mr. Borden, mit fünf seiner Minister im Juli 1912 England abstattete. Die imperialistischen Optimisten in England mußten jedoch bereits nach seiner ersten amtlichen Rede feststellen, daß er verfassungsrechtlich denselben Standpunkt wie sein Vorgänger, Sir Wilfrid Laurier, einnahm, denn neben der Versicherung, daß seine Regierung die einheitliche Reichsmarine als richtig anerkannt habe, gab er unumwunden der Forderung Ausdruck, daß die Kolonie notwendigerweise auf einer Mitwirkung an der äußeren Politik bestehen müsse, wenn sie zur Schaffung der Machtmittel, mit der diese Politik gemacht würde, beitrage. Die Verhandlungen mit der englischen Regierung, die sich bis zum Ende August 1912 hinzogen, wurden streng geheim geführt, und nur allmählich sickerte einiges von ihren Ergebnissen durch. So war die allgemeine Erwartung sehr gespannt, als das eigens zu diesem Zweck zwei Monate früher als beabsichtigt einberufene Parlament Ende November 1912 zusammentrat und der Premierminister ihm am 5. Dezember 1912 die Regierungsvorlage bekannt gab. Ihr Inhalt ist kurz folgender:

Kanada bewilligt als einmalige Spende in einer besonderen Notlage, in der sich das britische Reich befindet, die Summe von 142,8 Mill. ℳ zum sofortigen Bau von drei erstklassigen Schlachtschiffen, die in den Dienst der gemeinsamen Verteidigung des britischen Reiches zu stellen sind. Die Schiffe bilden sowohl hinsichtlich ihrer Erhaltung wie auch ihrer Verwendung einen Teil der englischen Flotte, jedoch mit dem Vorbehalt, daß die kanadische Regierung für den Fall, daß Kanada sich eine eigene Marine schaffen will oder sonst zwingende Gründe dafür hat, jederzeit dazu berechtigt sein soll, die Schiffe wieder an sich zu ziehen. Die Schiffe werden in England gebaut.

In der Begründung und Erklärung des Regierungsvorschlages führte der Minister dann aus, daß die Flottenlasten für das Mutterland eine Höhe erreicht hätten, die die Mitarbeit der Dominions auf diesem Gebiete zur Notwendigkeit machten. Mit Genugtuung stellte er dann gleichzeitig fest, daß seine Ansicht, für diese Mitarbeit sei den Dominions auch eine Mitwirkung an der äußeren Politik des Reiches zuzubilligen, in London sowohl bei der Regierung wie bei der Opposition volles Verständnis gefunden habe. Schließlich verlas der Minister eine Denkschrift, die von der englischen Admiralität auf Ansuchen der kanadischen Regierung zum Zwecke der Mitteilung an das kanadische Parlament zusammengestellt war und die aus einem — übrigens nicht zutreffenden — Vergleiche des Anwachsens der englischen und der deutschen Seestreitkräfte in den letzten Jahren und bis 1915 die augenblickliche besondere Notlage des Reiches folgert. Im kanadischen Parlament sind über diese Vorlage wieder zwischen Regierung und Opposition heftige Kämpfe ausgefochten worden, in denen die Regierung unter anderem erklärt hat, daß diese einmalige

Spende nichts mit der übrigen zukünftigen Marinepolitik Kanadas zu tun hat, über die erst später Entscheidung getroffen werden würde. Während aller drei Lesungen des Gesetzes machte die liberale Partei unter Führung Sir Wilfrid Lauriers heftige Opposition und suchte die Regierungsvorlage noch in der letzten Lesung durch Einbringen von Anträgen auf Zusätze zu Fall zu bringen; von diesen forderte einer z. B. jährliche Bewilligung der Baukosten der drei Großkampfschiffe, die Kämpfe wären damit also alljährlich neu aufgerollt worden. Die Oppositionspartei vertrat dabei den politischen Wunsch, nicht in europäische Verwicklungen hineingezogen zu werden, und sprach sich gegen die englische Marinepolitik aus, die nahezu alle Streitkräfte in der Heimat zusammenzieht. Sir Wilfrid Laurier sagte, daß die oben erwähnte Denkschrift der englischen Admiralität keineswegs die Notwendigkeit eines Flottengeschenkes bewiese. Mit knapper Mehrheit gelang es dem Premierminister schließlich, seine Vorlage durchzubringen. Ungünstig beeinflußt wurde die Stimmung im Parlament durch einen Brief Mr. Churchills an Mr. Borden, in dem als Antwort auf eine Anfrage des kanadischen Premierministers eine Berechnung der Kosten der drei Schiffe aufgestellt worden war, je nachdem ob sie in England oder in Kanada gebaut würden, wobei sie in letzterem Falle mindestens 25 bis 30 v. H. mehr kosten sollten. Außerdem würde die Einrichtung der Werften usw. einen Kostenaufwand von 300 Mill. ℳ erfordern und dabei doch erst in mehreren Jahren fertig sein. Schließlich wies Mr. Churchill noch auf die großen Schwierigkeiten hin, die sich bei der Anwerbung des Ersatzes ergeben hatten. Im Senat, der noch aus Laurierscher Zeit eine liberale Mehrheit besitzt, ist der Gesetzentwurf dann zu Fall gebracht worden.

Damit ist die Angelegenheit aber keineswegs abgeschlossen, denn der Regierungsentwurf zielte ja nur auf eine einmalige, außerordentliche Maßnahme ab. Es besteht durchaus die Möglichkeit, daß man auf das frühere nationale Flottenprogramm zurückkommt, vielleicht sogar ohne Regierungswechsel. Der Durchführung eines solchen Programms würden sich allerdings nach dem, was sich bis jetzt in Kanada gezeigt hat, wohl erheblich größere Schwierigkeiten in den Weg stellen als in Australien, namentlich in personeller Beziehung. Während der ganzen drei Jahre, in denen das Aushebungsgeschäft in Kanada betrieben wurde — seit November 1912 ist es übrigens gänzlich eingestellt — sind nur etwa 34 Kadetten und 250 Mann zur Ausbildung gelangt, über deren Geeignetheit zum militärischen Dienst die englischen Instrukteure ein sehr ungünstiges Urteil gefällt haben. Disziplinlosigkeit und Fahnenflucht waren an der Tagesordnung, letztere zum Teil in größerer Zahl als Rekruten eintraten. In der aufblühenden Kolonie ist eben ein solcher Mangel an Arbeitskräften, die hoch bezahlt werden, daß es sehr schwer hält, gutes Personal zu bekommen, zumal keine entsprechenden Löhnungen gezahlt werden. In einer Parlamentsrede wurde festgestellt, daß das im Inlande angeworbene Personal „sealife distasteful“ gefunden habe. Diese Zustände und schlechte Bezahlung haben unter den seinerzeit mit den beiden Kreuzern „Niobe“ und „Rainbow“ nach Kanada gekommenen Offizieren und Mannschaften der englischen Marine ebenfalls eine sehr mißvergnügte Stimmung erzeugt, so daß 60 Unteroffiziere und Mannschaften im Juli 1913 nach England zurückgekehrt sind, nachdem der ursprünglich mit ihnen eingegangene Vertrag von $3^1/_2$ Jahren von Kanada bereits vorzeitig gelöst war.

Besser steht es mit den materiellen Hilfsmitteln Kanadas, wenngleich, wie gesagt, auch auf diesem Gebiete noch viel getan werden muß, ehe das Dominion in seiner Leistungsfähigkeit auf der Höhe ist. Die Vorbedingungen dazu sind aber im weitesten Maße vorhanden. Die Rohstoffe: Kohlen, Erze, Holz und Heizöl, sind in Kanada selbst reichlich zu finden und werden bereits in ausbaufähigen Werken verarbeitet. Die Hauptplätze hierfür sind Halifax, Sydney, Quebec und Montreal. Die in Aussicht genommene Marinestation in Sydney auf Neuschottland findet dort bereits eine früher englische Regierungswerft vor, die seit etwa zehn Jahren unter kanadische Verwaltung genommen ist, was ihr jedoch nicht besonders förderlich gewesen ist, so daß ihr Ausbau wohl größere Mittel erfordern wird. Ein Vorzug des Hafens, den nicht alle kanadischen Häfen teilen, ist seine Eisfreiheit während des ganzen Jahres. Ein Dock in Halifax ist groß genug, Kreuzer der „Indefatigable"-Klasse aufzunehmen. Sydney hat große Stahl- und Eisenwerke; eine Anlage gleicher Art, die auch für die Herstellung von Panzer, Geschossen und Geschützen in Frage kommen wird, ist in Ottowa projektiert. Außerdem hat die Kolonialregierung in den letzten Jahren auch mit einer Reihe von großen englischen Firmen Verhandlungen geführt über Zweigniederlassungen, die diese mit Regierungsbeihilfe in Kanada begründen sollten, und hat dabei bereits eine Anzahl fester Aufträge erteilt.

Das Budget für das kommende Finanzjahr sieht folgende Ausgaben für Trockendocks vor: Esquimault 1 050 000 *M*, Halifax 1 050 000 *M*, Quebec 4 200 000 *M*. Die Gesamtkosten für das letztgenannte Dock sind auf rund 11,43 Mill. *M* veranschlagt. Es soll 350 m lang, 36,6 m breit und 12,2 m tief werden, so daß es das größte Dock des nordamerikanischen Festlandes werden wird. Im gleichem Budget sind außerdem beträchtliche Mittel ausgeworfen für die Verbesserung der folgenden Häfen: St. John 12 600 000 *M*, Quebec 3 150 000 *M*, Toronto 4 200 000 *M*, Vancouver 4 200 000 *M*, Victoria 4 200 000 *M*. Obgleich diese Ausgaben zunächst wahrscheinlich rein wirtschaftlichen Zwecken dienen sollen, so steigt doch ohne Frage durch die vorzunehmenden Verbesserungen auch der militärische Wert der betreffenden Häfen.

Wenn auch zunächst einmal der von Mr. Borden und seinen Anhängern eingeschlagene Weg zu keinem Ergebnis geführt hat, so ist doch nicht anzunehmen, daß die einmal aufgerollte Frage gänzlich ergebnislos bleiben wird. Auch bei einem erneuten Regierungswechsel würde selbst eine liberale Regierung zur Wahrung ihrer Volkstümlichkeit neue und umfangreichere Pläne, als früher von ihr beabsichtigt, zum Ausbau der kanadischen Marine einbringen müssen. Die Geldmittel dazu besitzt die Kolonie, denn Kanada ist seiner ganzen Entwicklung und Ausstattung mit Bodenschätzen nach ein ganz ungewöhnlich entwicklungsfähiges Land und hat eine Bevölkerung von ausgezeichneten Geschäftsleuten, die es verstehen, die großen Möglichkeiten auszunutzen, die sich ihnen bieten. Wann jedoch in dieser Frage die Entscheidung fallen, und wie sie lauten wird, läßt sich nicht absehen, nachdem Ende Januar 1914 Mr. Borden im Parlament auf eine Anfrage Sir Wilfrid Lauriers folgende Erklärung abgegeben hat:

Die Ablehnung der Naval Bill durch den Senat hat dem Ansehen Kanadas im britischen Weltreich schwer geschadet, und die Regierung wird daher der oppositionellen Mehrheit in diesem Jahre nicht die Möglichkeit geben, dieses bedauerliche

Verhalten zu wiederholen. Sobald die Regierung jedoch in der Lage ist, die Naval Aid Bill im Senat durchzubringen, werden erneute Verhandlungen mit der Reichsregierung über ihren Umfang eingeleitet werden. Sollte sich herausstellen, daß die Großmächte inzwischen einen Weg zur Einschränkung der allgemeinen Rüstungen gefunden haben, so wird ihnen Kanada auf diesem Wege gern folgen. Liegen die Verhältnisse dann aber noch ebenso, wie im Jahre 1913 dargelegt worden ist, so bleibt es die Pflicht des Dominions, so schnell und wirksam wie möglich sich an der Verteidigung des Weltreiches zu beteiligen. Die endgültige Entscheidung über die spätere Marinepolitik Kanadas wird durch eine Volksabstimmung gefällt werden.

Neufundland.

Neufundland hatte auf der Reichsverteidigungskonferenz vom Jahre 1909 erklärt, daß es zu einer Beisteuer über die 61200 ℳ hinaus, die es für die Unterhaltung einer Abteilung der naval reserve ausgibt, nicht imstande sei. Diese Verhältnisse haben sich seitdem nicht verändert. Auf dem alten englischen Schiff „Calypso" werden aus der seemännischen Bevölkerung 600 Mann als Reservemannschaften für die englische Marine ausgebildet, und auf diesem Gebiete liegt auch, den Verhältnissen der Kolonie entsprechend, wohl die einzige Entwicklungsmöglichkeit für ihre Beisteuer zur Reichsverteidigung. Bei einem Jahresetat von noch nicht 15 Mill. ℳ wird man eine Erhöhung der jährlichen Beisteuer von 61200 ℳ in absehbarer Zeit kaum erwarten können, vielleicht wird England aber — vor allen Dingen in der jetzigen Zeit des Personalmangels — dazu übergehen, auf die personellen Hilfsmittel der Kolonie zurückzugreifen. Jedenfalls ist dieser Wunsch ausgesprochen worden, als von seiten der Kolonie die Möglichkeit einer Erhöhung der Marinereserve angedeutet wurde. Die Bevölkerung Neufundlands beträgt zur Zeit etwa 1/4 Million Menschen, von denen rund der vierte Teil in der Fischerei beschäftigt ist, also seegewohntes und nach den besonderen Verhältnissen des Landes sturmerprobtes und wetterhartes Personal darstellt, das aus diesen Gründen für den Dienst in der Kriegsmarine sicher brauchbar sein würde. Bisher hat aber von irgendwelchen weiteren Maßnahmen dieser Art seitens Englands nichts verlautet.

Union von Südafrika.

Die fünfte von den an der Kolonialkonferenz von 1909 beteiligten Regierungen, die von Südafrika, hatte damals ebenso wie Neufundland erklären lassen, daß ihr eine größere Beisteuer als die bereits damals gezahlte Summe von 1,73 Mill. ℳ nicht möglich sei. Bis zu dem diesjährigen Etat ist es auch dabei geblieben, trotzdem es im Mutterlande und auch in der Kolonie selbst nicht an Stimmen gefehlt hat, die einer größeren Beteiligung der neugegründeten südafrikanischen Union an der Seerüstung des Reiches das Wort redeten. Besonders wurde hierbei Südafrika in Gegensatz zu Neuseeland gesetzt an der Hand nachstehenden Vergleichs:

	Wert des gesamten Seehandels	Beisteuer
Union von Südafrika 1911/12	1938,0 Mill. ℳ	1,73 Mill. ℳ
Neuseeland 1911/12	805,8 „	2,04 „ „

wobei bei Neuseeland außerdem noch die einmalige Ausgabe von 40,8 Mill. ℳ für den Panzerkreuzer „New Zealand" hinzutrat. Die Kämpfe, die sich innerhalb der südafrikanischen Regierung selbst auf diesem Gebiete abgespielt haben, sind außerordentlich heftig gewesen und führten Ende des Jahres 1912 sogar zu einer Kabinettskrisis, aus der jedoch der Premierminister Botha, der für eine tatkräftigere Beteiligung der Union an den Rüstungsausgaben des Reiches ist, siegreich hervorgegangen ist. Soviel bisher verlautet, handelt es sich bei den in Aussicht genommenen Vorschlägen um den Bau von sechs geschützten Kreuzern, die in Südafrika stationiert werden sollen. Bemannung, Verwaltung und Ausbildung bleibt Sache der Admiralität, für die gesamten Kosten kommt jedoch die Kolonie auf. Wenn man in Rechnung zieht, daß die südafrikanische Union erst vor kurzem die Organisation ihrer Landesverteidigung mit einem Kostenaufwande von etwa 10 Mill. ℳ jährlich durchgeführt und damit dem Heeresetat des Mutterlandes nahezu das Doppelte erspart hat, so ist man zu der Annahme berechtigt, daß das oben angegebene Marineprogramm kaum nach oben überschritten werden wird, da das Land außerdem noch an den Folgen des Krieges zu tragen hat. Kürzlich erklärte Premierminister Botha, die Frage der Verteidigung zur See habe letzthin wegen Überlastung mit inneren Angelegenheiten geruht, solle aber demnächst wieder aufgenommen werden.

Die Industrie Südafrikas befindet sich noch nicht auf derselben Höhe wie diejenige Australiens und Kanadas, auch sind die Vorbedingungen für den weiteren Ausbau hier ungünstiger. Die Rohstoffe — Kohlen, Erze und Holz — werden zwar in der Kolonie gefunden, aber bisher nur in beschränktem Maße gewonnen und sind außerdem nicht von der Beschaffenheit, wie sie das heutige Kriegschiff verlangt. An Häfen kommen für die Marine hauptsächlich Simons Town, Kapstadt, Port Elizabeth und Durban in Frage, von denen der erste in letzter Zeit ausgebaut ist und ein Dock erhalten hat, das Raum für die größten Schiffe bietet. Kleinere Docks sind in Kapstadt und Durban vorhanden.

Die Vereinigten Malayen-Staaten.

Von einer Seite, von der jedenfalls die Öffentlichkeit nichts Derartiges erwartet hatte, hat England im November 1912 eine Zusteuer zu seiner Marine erhalten: Von den Vereinigten Malayen-Staaten, die England ein Schlachtschiff zum Geschenk machten. Nach dem Beschluß im Bundesrat der Protektorate der Strait Settlements soll das Schiff 51 Mill. ℳ kosten, die, wenn möglich, innerhalb der nächsten fünf Jahre vom Bundesfiskus bezahlt werden. Auf welche Weise das Geschenkanerbieten zustande gekommen ist, läßt sich natürlich nicht mit Bestimmtheit sagen, doch kann man aus amtlichen Erklärungen und Presseerörterungen den Schluß ziehen, daß den Sultanen der Malayen-Staaten recht deutliche Hinweise zuteil geworden sind. Bereits am Tage nach diesem Anerbieten nahm die englische Regierung das Geschenk dankend an. Die „Malaya", wie das neue Schiff heißen soll, ist am 8. Februar 1913 bei Armstrong in Walker bestellt worden und wird ein Schwesterschiff der vier Schiffe des Etats 1912. Wenn auch die Wiederholung eines solchen Geschenkes durch die Malayen-Staaten kaum zu erwarten ist, so ist doch nicht ausgeschlossen, daß die englische Regierung auch fernerhin versuchen wird, aus der bei

dieser Gelegenheit gezeigten Opferwilligkeit der Protektorate Nutzen in der Weise zu ziehen, daß ihnen die Zahlung eines jährlichen, wenn auch geringen, Beitrages nahe gelegt wird. Die zweite und schwerwiegendere Folge der Angelegenheit ist aber der Umstand, daß die englische Regierung die Unterstützung durch abhängige Staaten angenommen hat, und damit der bis dahin bestehende Brauch, wonach in Indien Geldzuwendungen oder ähnliche Anerbieten einheimischer Vasallenfürsten stets abgelehnt worden waren, durchbrochen worden ist. Nachdem England einmal von diesem Grundsatze abgegangen ist, erscheint es keineswegs ausgeschlossen, daß auch die übrigen unter englischer Herrschaft stehenden Staaten zu ähnlichen Beisteuern zur Rüstung des Reiches herangezogen werden.

Indien.

Erfolglos sind bisher alle Anstrengungen geblieben, die in dieser Beziehung in Indien gemacht wurden. Der Beitrag der Kronkolonie Indien wird im Etat 1914/15 mit 3048000 *M* angegeben, wovon 938000 *M* die Kosten besonderer Schiffe bestreiten sollen, die im Persischen Golf zur Unterdrückung des Waffenschmuggels stationiert sind, und 69000 *M* die Bezahlung für Transporte indischer Truppen darstellen. Die übrigbleibenden 2 Mill. *M* machen noch nicht ein Drittel der Kosten aus, die die Schiffe der ostindischen Station dem Mutterlande verursachen, und betragen nur etwa 0,2 v. H. des englischen Gesamtmarineetats. Diese Zahlen — der Jahresetat Indiens beträgt 1650 Mill. *M*, der überseeische Handel etwa 5,8 Milliarden *M* — haben im Hinblick auf die Anstrengungen der übrigen Dominions und besonders auf das Geschenk der Malayen-Staaten in England eine gewisse Erbitterung hervorgerufen, die so weit geht, daß der Regierung allen Ernstes empfohlen wird, den Beitrag von 2 Mill. *M* als ungenügend und Indiens unwürdig abzuweisen. Die öffentliche Meinung nimmt dabei keine Rücksicht darauf, daß der Unterhalt der in Indien stehenden Armee von der Kolonie — nicht vom Mutterlande — bezahlt wird und daß eine Kommission unter dem Vizeadmiral Sir Edmond Slade unter diesen Bedingungen in ihren Beratungen zu dem Ergebnis gekommen ist, daß die jährliche Beisteuer Indiens in ihrer jetzigen Höhe angemessen sei. Im Herbst 1912 meldeten englische Zeitungen, die indischen Fürsten hätten die Absicht, dem Mutterlande drei Großkampfschiffe und sechs Kleine Kreuzer zu schenken. Seitdem hat man aber von diesem Geschenk nichts wieder gehört.

Die Beziehungen zwischen der Marinepolitik der Kolonien und dem britischen Imperialismus.

Die wahrscheinliche Weiterentwicklung und die Entwicklungsmöglichkeiten in der Frage der Kolonialmarinen oder der Beiträge zur englischen Marine im einzelnen Falle sind bei jeder Kolonie erörtert worden. Es handelt sich nun darum, beides in bezug auf das ganze britische Weltreich zu untersuchen und daraus die Folgerungen zu ziehen.

In der gesamten Frage stehen sich drei verschiedene Standpunkte gegenüber: der das unantastbare Alleinbestimmungsrecht der äußeren Politik des britischen Reiches vertretende der englischen Regierung, der von strategischen Gesichtspunkten vor-

geschriebene der Admiralität und der durch ihre Selbständigkeitsbestrebungen begründete der Kolonien. Die ganze Entwicklung der Frage bis heute stellt einen Kampf zwischen diesen verschiedenen Anschauungen dar, in dem alle Teile wiederholt gezwungen waren, Zugeständnisse zu machen, um ihren Zielen näher zu kommen.

Die Konservativen Englands waren bereits in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts von der Richtigkeit der Ansicht durchdrungen, daß die Kolonien mit ihren großen Aussichten künftig für die Stellung Englands als Weltmacht von einschneidender Bedeutung seien; sie hatten also den Gedanken des britischen Weltreiches bereits erfaßt. Sehr viel später, eigentlich erst nach der harten Schule, die das Mutterland im Burenkriege durchmachen mußte, machten sich auch die Liberalen von ihrer bis dahin vertretenen Anschauung frei, daß die Kolonien nur ein kostspieliges Anhängsel für das Mutterland seien, dessen endliche Loslösung notwendig kommen müsse — was dann nicht weiter zu bedauern sei. Die von diesem Zeitpunkte an einsetzende imperialistische Bewegung erstrebte den engeren Zusammenschluß des Reiches entweder auf handelspolitischer oder auf wehrpolitischer Grundlage. Die Interessengegensätze auf erstem Gebiet zwischen dem Mutterlande und den Dominions waren aber so bedeutend, daß man bei den Beratungen der Kolonialkonferenzen zu keinem Ergebnis kam und nur die Einigung auf wehrpolitischem Gebiete die schon dargelegten Fortschritte machte. Auch diese Fortschritte waren außerordentlich langsam, worüber man sich nicht wundern darf, da ja von besonderen Gegenleistungen des Mutterlandes für das von den Kolonien Geleistete nicht die Rede ist; denn den Schutz durch die englische Flotte hatten die Kolonien auch früher genossen, als sie nichts bezahlten. Wie im Mutterlande kann man auch in den Kolonien die konservative und die liberale Parteirichtung feststellen, beide sind bisher in allen Dominions noch von der Notwendigkeit des Zusammenschlusses mit dem Mutterlande überzeugt, wozu aber bei den Liberalen das Bestreben, die eigene Selbständigkeit zu betonen, in höherem Maße hinzukommt als bei den Konservativen. Die Forderungen, mit denen die Admiralität auf den Kolonialkonferenzen an die Kolonien herangetreten war, hatten zunächst auf diese Fragen keinerlei Rücksicht genommen; sie enthielten nur diejenigen Maßnahmen, von denen sich die Admiralität vom rein praktischen, strategischen Standpunkte aus den größten Nutzen für Englands Seegeltung versprach. Gerade diese Form der Beisteuer, bedingungslose Zahlung von Geldbeiträgen, schien aber den Regierungen von Kanada und Australien geeignet, die Kolonien in ihrer Aufwärtsbewegung innerhalb des Reiches aufzuhalten und ihrer im Hinblick auf die bereits erzielten Erfolge unwürdig zu sein, und so erfolgte unter ganz besonderer Betonung der Forderung nach Selbständigkeit und deren Anerkennung durch das Mutterland der Gegenvorschlag der Gründung von Kolonialmarinen. Man kann in jener Zeit, etwa um 1909, eine Art von Höhepunkt dieser dezentralistischen Ideen in den Kolonien feststellen, da damals zuerst die Ansicht ausgesprochen wurde, es sei nicht durchaus notwendig, daß jeder Krieg des Mutterlandes auch ein solcher der Kolonien sein würde, daß sich also die Kolonialmarinen auch erst auf besonderen Beschluß der Kolonialregierung am Kriege beteiligen sollten. Bei den Verhandlungen über das Abkommen vom Jahre 1911 auf der I. Reichskonferenz zeigte sich bereits eine Mäßigung auf seiten der Dominions, denen dann auch die Reichsregierung entgegen kam. Man war sich darüber klar

geworden, daß eine Neutralität der Kolonien in einem Kriege Englands ein Unding sei, erkannte dagegen von der anderen Seite die Berechtigung der Kolonien an, in einem solchen Kriege über die Verwendung ihrer Seestreitkräfte zunächst den eigenen Bedürfnissen entsprechend zu entscheiden.

Der Hauptgrund, der die Regierungen der Dominions zur Gründung eigener Marinen veranlaßt — das hat der High Commissioner für Neuseeland in London Anfang November 1913 offen ausgesprochen —, ist zweifellos der, daß die verfassungspolitischen Fragen in dem imperialistischen Problem noch die am wenigsten geklärten sind, und daß die bestehende Reichsverfassung den Kolonien keine Möglichkeit bietet, im Geltendmachen ihrer Forderung nach vermehrter Anerkennung ihrer Selbständigkeit und nach erhöhter Berücksichtigung ihrer Sonderinteressen in der äußeren Politik des Reiches vorwärts zu kommen. Für Australien war in letzter Hinsicht besonders das Abkommen zwischen England und Japan von großer Bedeutung, das rein nach Zweckmäßigkeitsgründen für das Mutterland abgeschlossen wurde, ohne die Interessen des Commonwealth zu berücksichtigen, denen diese Stärkung Japans in Ostasien schnurstracks entgegen lief.

Mehr oder weniger kommt überhaupt die ganze Frage des britischen Imperialismus, die Frage des engeren Zusammenschlusses oder der Trennung der einzelnen Teile des englischen Weltreichs, darauf heraus, welche Politik England im Stillen Ozean einschlagen wird, und wie die englische Regierung die Frage der Vertretung der Kolonien bei der Regierung des Reiches zu regeln gedenkt. Es sind verschiedene Vorschläge gemacht worden, auf welche Weise den Kolonien die Beteiligung an der Reichsregierung zugebilligt werden kann. Die Entsendung eines ständigen Mitgliedes beim Imperial Defence Committee von jedem Dominion, wie es ein Schreiben des Kolonialministers an alle Kolonien im Dezember 1912 vorsah, würde insofern nicht den Wünschen der Kolonien entsprechen, als sich diese Kommission nur mit den Wehrfragen des Reiches beschäftigt, also auf die auswärtige Politik keinen Einfluß besitzt.*) Bei dem natürlichen Zusammenhange, der zwischen den Fragen der auswärtigen Politik und den Wehrfragen besteht, ist zwar anzunehmen, daß das Imperial Defence Committee über den Weg, den die englische Regierung in den einzelnen politischen Ereignissen einzuschlagen beabsichtigt, unterrichtet wird; aber das ist auch alles und entspricht nicht dem, wonach die Kolonien streben. Außerdem wird mit Recht geltend gemacht, daß der in London befindliche Vertreter des Dominions bei der weiten Entfernung von seiner Regierung notwendigerweise den engen Zusammenhang mit ihr verlieren wird, den er aber bewahren muß, um ihre Interessen in der gewünschten Weise wahrnehmen zu können. Am aussichtsreichsten erscheint daher ein Vorschlag, der von Australien in letzter Zeit gemacht worden ist, nach dem etwa zweijährlich Konferenzen in London abgehalten werden sollen, auf denen die Kolonialregierungen eingehend über alle Gebiete der englischen Politik unterrichtet werden, und demzufolge vor Abschluß aller die kolonialen Interessen berührenden Verträge und Abkommen die Kolonial-

*) Angesichts der Bestrebungen, die Kommission zu einem Faktor der auswärtigen Politik auszubauen, sah sich der englische Premierminister Asquith vor einiger Zeit veranlaßt, nachdrücklich darauf hinzuweisen, daß der Kommission verfassungsrechtlich kein Einfluß auf die Politik des verantwortlichen Kabinetts zustehe.

regierungen befragt werden sollen. Auf besondere Anfrage soll der Kolonie natürlich auch in der Zwischenzeit Auskunft erteilt werden. Ein erster Schritt auf diesem Wege sollte eine Verteidigungskonferenz sein, deren Abhaltung die Kolonien gegen Ende 1913 unter Vorsitz des Mutterlandes wünschten. Die Ablehnung des Vorschlages einer solchen Konferenz durch die englische Regierung und ihre Verschiebung bis zum planmäßigen Zeitpunkt der II. Reichskonferenz, Sommer 1915, hat in den Kolonien große Mißstimmung hervorgerufen. Einen besonders schlechten Eindruck macht die Ausrede, es sei der englischen Regierung nicht amtlich bekannt gewesen, daß die Kolonien den Wunsch nach der Konferenz hätten.

Die Dominions hatten aber gegen die von der Admiralität zunächst geforderte Art der Beteiligung an der Seeverteidigung des Reiches durch Geldbeiträge noch ein weiteres Bedenken: Sie fürchteten nämlich — und dieser Befürchtung schloß sich, allerdings aus anderen Gründen, die konservative englische Oppositionspartei an —, daß die Beiträge der Kolonien von der Regierung dazu benutzt werden würden, den eigenen Etat zu entlasten. Der Erste Lord der Admiralität, Mr. Churchill, hat sich nun bereits in den letzten Jahren und besonders jetzt wieder bei Besprechung des Etats 1914/15 bemüht, diese Bedenken dadurch zu zerstreuen, daß er ein bestimmtes Programm für die nächsten Jahre als das bezeichnete, was die Admiralität an Neubauten für notwendig halte. Ein ganz bestimmter Prozentsatz der danach vorhandenen Flotte — 1/6 des 60 v. H. Stärkeüberschusses über Deutschland — ist für den „whole world service of the British Empire“ bestimmt*), und allein diesem Zwecke sollen auch sämtliche Seestreitkräfte dienen, die von den Kolonien geschaffen und die als Zuschlag über den 60 v. H. Überschuß hinaus gerechnet werden. In der Öffentlichkeit erschien zum ersten Male am 28. Mai 1912 in „The Daily Telegraph“ ein Artikel, in dem unter dem Titel „British Empire and the Fleet“ der Plan eines Reichsgeschwaders erörtert wurde. Mit Rücksicht darauf, daß die Bildung dieses Reichsgeschwaders auch jetzt wieder von dem Ersten Lord der Admiralität als das Erstrebenswerteste bezeichnet worden ist, erscheint es angezeigt, kurz die damals von privater Seite gemachten Vorschläge zu betrachten:

Der Hauptliegehafen dieser „pivot force“ des Reiches ist Gibraltar, wo sie den Eingang des Kanals bewacht, in den die Haupthandelsstraßen von fünf Nationen einmünden. Strategisch wichtig ist der Punkt ferner als Eingang ins Mittelmeer (Weg nach Indien) und wegen seiner günstigen Lage zu den großen Linien des Atlantischen Handels nach Kanada, den Vereinigten Staaten, Südamerika und der Union von Südafrika. Sollte im Laufe der Zeit, vor allen Dingen nach Eröffnung des Panamakanals, die strategische Bedeutung des Stillen Ozeans wachsen, so käme eine Verlegung des Reichsgeschwaders nach Südafrika in Frage.

Grundbedingungen für das Reichsgeschwader zur Erfüllung seiner Aufgaben sind Kraft und Schnelligkeit. Der Vorschlag sieht danach folgende Zusammensetzung vor:

*) Mr. Churchill sagte, das Verhältnis der in heimischen Gewässern befindlichen Großkampfschiffe müsse Deutschland gegenüber 3:2 betragen. Von dem Gesamtüberschuß von 60 v. H. (Stärkeverhältnis zu Deutschland 16:10) sei also 1/6 ohne weiteres für diese Aufgabe verfügbar.

	Kosten ℳ	Besatzung Offiziere u. Mannschaften
8 Schlachtkreuzer mit je acht 34,3 cm- und zehn 15 cm-K, 28 kn Geschwindigkeit	343 332 000	7 200
12 Kleine geschützte Kreuzer mit je sechs 15 cm-K, 25 kn Geschwindigkeit	93 636 000	5 000
zusammen	436 968 000	12 200

Eine jährliche Abzahlung von 29 131 000 ℳ würde das Kapital bei 3 v. H. Verzinsung nach 20 Jahren decken, d. h. zu einem Zeitpunkt, wo der Gefechtswert der betreffenden Schiffe ebenfalls sein Ende erreicht hat. Indiensthaltungskosten, einschließlich Gehälter, Löhnungen und Pensionen werden mit 33 293 000 ℳ jährlich veranschlagt, so daß also die Gesamtausgaben 62 424 000 ℳ betragen. Unter Berücksichtigung, daß dieses Reichsgeschwader vornehmlich kolonialen Interessen dienen soll, wird dann vorgeschlagen, die Kosten entsprechend den Einkünften der einzelnen Dominions auf diese und das Mutterland zu verteilen.

In seiner Etatsrede am 17. März 1914 verglich der Erste Lord der Admiralität dieses Reichsgeschwader mit einem Dampfpflug und einer Dampfmaschine, die sich eine Anzahl Farmer gemeinsam anschaffen, da jeder allein nicht die Mittel dazu besitzt. Jeder von ihnen benutzt dann das gemeinsame Eigentum, wenn er es nötig hat daneben hat er aber auch noch sein gewöhnliches Ackergerät. Die Kolonien sollen also nach seiner Ansicht die kampfkräftigen Schiffe in das Reichsgeschwader einstellen, in den eigenen Gewässern dagegen nur Zerstörer und Unterseebootsflottillen stationieren zur rein örtlichen Verteidigung der Küsten und der Stützpunkte, die überall angelegt werden müssen, um es dem Reichsgeschwader möglich zu machen, auf jedem Schauplatz längere Zeit zu operieren. Schließlich brauchen die Kolonien auch einige Kleine Kreuzer zum Schutze des Handels in ihren eigenen Gewässern. Im übrigen aber betonte Mr. Churchill besonders die Bedeutung des englisch-japanischen Bündnisses für die Aufrechterhaltung des Friedens im Stillen Ozean.

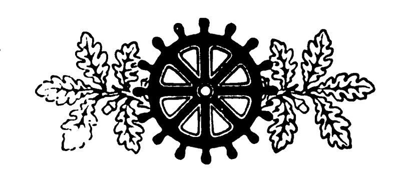
Der Vergleich mit dem Dampfpflug ist nicht sehr glücklich gewählt, denn er hinkt noch stärker, als es gewöhnlich Vergleiche zu tun pflegen, und birgt in sich bereits die Beweisgründe, mit denen die Kolonialregierungen die Ansicht der Admiralität bekämpfen werden: die große Entfernung des Hauptliegehafens Gibraltar von den Interessengebieten der Kolonien, die ungleiche Beisteuer der einzelnen Teilhaber und die daraus folgende Schwierigkeit der Regelung der Ansprüche auf die Dienste und den Schutz des Reichsgeschwaders, und schließlich ganz besonders die Befürchtung, daß das in Gibraltar stationierte Reichsgeschwader sich wahrscheinlich häufiger in der Nordsee als im Stillen Ozean aufhalten wird. Den Kolonien schwebt dabei die Behandlung des Abkommens vom Jahre 1909 durch die Admiralität vor; denn wenn auch Mr. Churchill in seiner Etatsrede behauptet hat, daß durch die Entsendung der „Triumph“ und „Swiftsure“ nach Ostasien und Indien und durch die Stationierung der alten Panzerkreuzer in den dortigen Gewässern mehr geschehen sei, als das Abkommen verlange, so ist doch die Ansicht der Kolonien hierüber eine gänzlich andere. Tatsächlich hat die Rede Mr. Churchills, vornehmlich in Australien und Neuseeland, allgemeinen, außerordentlich scharfen Widerspruch seitens der Bevölkerung sowohl wie der Regierungen erfahren, in

dem das Reichsgeschwader für eine politisch hoffnungslose Maßnahme erklärt wird. Zur politischen Seite der Angelegenheit äußerte der australische Premierminister, Mr. Cook, er hoffe, daß Australien immer mit Japan in freundschaftlichen Beziehungen leben und das englisch-japanische Bündnis voll weiterbestehen würde. Aber wenn man von Australien verlange, daß es sich bei der Aufrechterhaltung des Friedens im Stillen Ozean allein auf dieses Bündnis verlassen solle, so würde eine sehr ernste Lage geschaffen. Zusammengefaßt werden die Ausstellungen, die der Commonwealth an den Ausführungen des Ersten Lords der Admiralität zu machen hat, in einer Erklärung des Verteidigungsministers von Australien, Mr. Millen, die folgende acht Punkte enthält:

Die Churchillschen Erläuterungen zu der Politik der Admiralität im Stillen Ozean bedeuten: 1. Die endgültige Nichterfüllung des Abkommens von 1909 durch die Admiralität. 2. Die Zerstörung der Grundlagen, auf denen die australische Marine aufgebaut wurde und auf Grund deren Australien sich zur Ausgabe von Millionen bereit erklärte. 3. Das Aufgeben der Grundzüge, die die Admiralität 1909 als wichtig bezeichnete. 4. Die Annahme eines nicht gleichberechtigenden, kurzlebigen Plans für die Verteidigung des Stillen Ozeans an Stelle einer bestimmten, imperialistischen, gleichberechtigenden Politik. 5. Den Ersatz einer gemeinschaftlichen Flotte für den Stillen Ozeon durch unwirksame einzelne Schiffe. 6. Eine Auslegung des englisch-japanischen Bündnisses, die Australien nicht annimmt. 7. Die Nichtbeachtung der in der Denkschrift von 1909 erwähnten „anderen Betrachtungen". 8. Ein ganz wesentliches Abgehen von der zwischen den Kolonien und der Reichsregierung ausgemachten Politik ohne vorherige Beratschlagung mit den Kolonien oder Bekanntgabe an diese.

Ganz ähnlich hat sich dann wenige Tage darauf der Verteidigungsminister von Neuseeland, Mr. Allen, geäußert.

Die Frage der kolonialen Beisteuer zur Seeverteidigung des Reiches ist also immer noch weit entfernt von einer endgültigen Erledigung, und das Prophezeien, wie und wann diese Erledigung gefunden werden wird, hat sich in dieser Angelegenheit bisher stets als mißlich erwiesen.



Anteil an Weltwirtschaft und Welteinfluß.

Von Dr. Paul Rohrbach.

Die führenden Nationen in der Weltwirtschaft sind heute, in der Reihenfolge ihrer Beteiligung am Welthandel, England, Deutschland, die Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreich. Von diesen üben England und Frankreich innerhalb der Weltwirtschaft nicht nur einen großen handelspolitischen Einfluß aus, sondern die Menge des Kapitals, das sie teils dem Auslande bar dargeliehen, teils auf überseeischem Boden selbst in gewinnbringende Unternehmungen gesteckt haben, gewährt ihnen auch die Möglichkeit, an den betreffenden Stellen ihre allgemeinen Interessen kräftig zur Geltung zu bringen. Eine bezeichnende Erfahrung, die als Einzelfall nicht von großer Wichtigkeit sein mag, aber den Sachverhalt in typischer Weise veranschaulicht, habe ich im vorigen Jahre auf meiner Reise in Südamerika gemacht. Da diese Geschichte das erläutert, was den Hauptzweck der folgenden Ausführungen bildet, so will ich sie gleich hierhersetzen.

In der Hauptstadt von Bolivia, in La Paz, fand ich bei meinem Besuche im Herbst 1913 eine deutsche Militärmission tätig: einen hervorragenden deutschen Stabsoffizier mit dem Range als bolivianischer General, und eine größere Anzahl von unseren Offizieren als Leiter und Lehrer an der Kriegsschule und mit der direkten Ausbildung der Truppen beschäftigt. Die Ergebnisse waren vorzüglich. Ich kam unmittelbar aus Peru und hatte dort die peruanischen Soldaten gesehen, die schon seit längerer Zeit von französischen Lehroffizieren ausgebildet werden. Ich will dem Eifer und der Gewissenhaftigkeit dieser Herren auf keine Weise zu nahe treten, auch mag es sein, daß die bolivianische Bevölkerung im Durchschnitt ein besseres Soldatenmaterial abgibt, als die peruanische, auf jeden Fall aber war ein deutlicher und starker Unterschied in Haltung, Aussehen, Marschieren und allgemeinem Benehmen der Truppe zugunsten Bolivias vorhanden.

Leider war diese deutsche Militärmission in der Auflösung begriffen. Die Regierung von Bolivia hatte zwar den Chef und den Leiter der Kriegsschule gebeten, noch eine Weile in ihren Diensten zu bleiben, und die Herren hatten sich auch damit einverstanden erklärt, aber mit allen übrigen Offizieren war der Vertrag nicht erneuert worden. Warum nicht? Darüber konnte man natürlich keine direkte und offizielle Antwort verlangen, denn es wäre unpassend gewesen, sich mit Fragen an die bolivianische oder deutsche Seite zu wenden, aber der Sachverhalt lag auch ohne das vor Augen. Bolivia hatte den Wunsch, sein Eisenbahnnetz nicht nur wie bisher nach der chilenischen, sondern auch nach der argentinischen Seite hin in Verbindung mit dem Weltverkehr zu bringen. Seit dem unglücklichen Kriege, den die Bolivianer mit Peru zusammen gegen Chile geführt haben, sind sie vom Meere abgeschnitten und müssen zusehen, wie sie sich mit ihren Nachbarn über die Durchfuhr ihres Bedarfs und ihrer Produktion einigen. Die Eisenbahnen aus Bolivia nach Chile führen alle nach dem Stillen Ozean, und die Güter müssen den großen Umweg um das ganze Südende von Südamerika

machen; der Anschluß an das Eisenbahnnetz von Argentinien dagegen würde für Bolivia im Verkehr mit Europa eine Abkürzung und Verbilligung bedeuten.

Zum Bau der Verbindungsbahn war eine bestimmte Summe nötig — mir wurden 16 Mill. *M* genannt. Um sie zu beschaffen, begab sich eine hervorragende bolivianische Persönlichkeit nach Europa, und zwar zunächst nach Deutschland, von wo man ja die Offiziere der Militärmission erhalten hatte. Die Versuche, das Geld dort zu bekommen, waren aber vergeblich, obwohl der Unterhändler sich in der Lage befand, an Zöllen u. dgl. genügende Sicherheiten zu bieten. So blieb ihm nichts übrig, als seinen Stab weiter zu setzen und in Paris anzuklopfen. Er erhielt das Geld ohne viel Schwierigkeiten, aber zugleich einen verständlichen Wink in bezug auf die deutschen Offiziere. Den weiteren Zusammenhang zu vermuten, ist nicht schwer. Wäre deutsches Kapital statt des französischen nach Bolivia gegangen, so wären wohl auch die Verträge der militärischen Lehrmeister erneuert worden, denn es lag für Bolivia auf der Hand, wie wichtig ihre Leistungen angesichts des unsicheren Verhältnisses zu den Nachbarn, namentlich zu den Peruanern, waren. Frankreich gab Geld und war dadurch in der Lage, seine politischen Wünsche erfüllt zu sehen; die deutsche Finanzwelt konnte oder wollte kein Geld geben, und daher mußte das deutsche Interesse zurücktreten. So aber, wie es in diesem Falle in Bolivia gegangen ist, geht es uns anderswo auf der Welt auch, und es gibt entgangene Gelegenheiten von größerem politischen Gewicht als diese bolivianische Sache.

Einer der Führer unseres wirtschaftlichen Lebens, Geheimrat Dr. **Karl Helfferich**, Direktor der Deutschen Bank, hat ganz neuerdings in dritter Auflage eine sehr bemerkenswerte Schrift erscheinen lassen: „**Deutschlands Volkswohlstand 1888 bis 1913**". Wir empfehlen diese Arbeit allen, die sich ernstlich und mit Verständnis für die Entwicklung unserer nationalen Leistungsfähigkeit interessieren. Der Verfasser zeichnet mit Vorsicht, Kraft und Sicherheit die Linien des Bildes, in dem sich der mächtige Aufschwung Deutschlands in der Zeit seit dem Regierungsantritt Kaiser Wilhelms II. darstellt. Zum Schluß seiner Ausführungen sagt er:

„Wer einen weiten Weg gewandert ist, tut gut, einzuhalten und sich umzusehen. Unser Rückblick läßt jedes Herz in Stolz und Freude höher schlagen. Das deutsche Volk hat in den 25 Jahren der Regierung unseres Kaisers das Pfund, das ihm anvertraut ist, in eiserner Arbeit genutzt und gemehrt. In der Ausbildung der wissenschaftlich praktischen Technik und der alle Kräfte und Mittel wirksam zusammenfassenden wirtschaftlichen Organisation, in der Steigerung der Gütererzeugung und des Verkehrs, in der Erweiterung und Festigung unserer wirtschaftlichen Weltstellung, in der Verbesserung der Einkommens- und Vermögensverhältnisse und in der Hebung der gesamten Lebenshaltung unserer in gesundem Wachstum fortschreitenden Bevölkerung — in allen diesen Fortschritten hat Deutschland sich auf eine in seiner ganzen Geschichte niemals erreichte Stufe emporgearbeitet und im friedlichen Wettkampf der Nationen den ersten und mächtigsten Mitbewerbern sich gleichwertig erwiesen. Stärker noch als die in großen Zahlen klingenden Erfolge wirkt auf den Beschauer das Gefühl der elementaren Lebenskraft, die in den Adern des deutschen Volkskörpers schlägt und alle seine Glieder dehnt und reckt.

Der Stolz über die gewaltige Leistung, die unsere Nation unter unseres Kaisers Führung in Zusammenfassung aller ihrer wirtschaftlichen Kräfte im letzten Vierteljahrhundert vollbracht hat, ist unser gutes Recht, und dieses guten Rechtes müssen wir uns mehr bewußt werden. Die Zeiten der Not und Bedrückung haben tiefe Spuren im Gefühlsleben unseres Volkes hinterlassen. Der Deutsche hatte sich daran gewöhnt, beiseite zu stehen und sich vor der Überlegenheit anderer in Demut zu beugen. Als dann für unser Volk die große Schicksalswende kam, die uns vom fremden Joch

erlöste und zur nationalen Einheit führte, da sind uns die Kräfte schneller gewachsen als das Kraftbewußtsein. Auch heute ist dieses Gleichgewicht für das Volk als Ganzes noch nicht gewonnen. Gerade in den ernsten Lagen der letzten Jahre ist in weiten Kreisen oft genug ein Mangel an Selbstsicherheit, beruhend auf der ungenügenden Kenntnis der eigenen Stärke, zutage getreten, hat die Gegner ermutigt und die eigene Stellung geschwächt. Die Rückschau auf den Weg, den unser Volk durchwandert hat, mag dazu beitragen, das deutsche Selbstvertrauen auf die Höhe der deutschen Volkskraft zu bringen."

Sehr mit Recht verbindet Helfferich die Darstellung unserer ökonomischen Leistungsfähigkeit mit der Mahnung zu größerem und ruhigerem politischen Selbstvertrauen, als während der letzten Jahre an vielen Stellen in Deutschland zu bemerken war. Auch darin urteilt er richtig, daß der Mangel an nationaler Selbstsicherheit in der Hauptsache darauf zurückzuführen ist, daß bei uns das Bewußtsein der nationalen Kraft sich langsamer entwickelt hat, als die Kraft selbst. Es ist ferner richtig, daß nicht nur bei uns selbst, sondern auch im Auslande die finanzielle Leistungsfähigkeit Deutschlands höchst ungerechtfertigterweise unterschätzt wird — teilweise allerdings nicht so sehr aus wirklichem Zweifel an unserem Wohlstande, wie aus Stimmungsmache. Helfferich bemerkt in der Einleitung zu seiner Arbeit, daß die Jahre 1911 und 1912 mit ihren schweren politischen Unruhen und Besorgnissen eine Art Feuerprobe für Deutschland gewesen seien. Er sagt:

Als die Marokkokrisis sich zuspitzte und als später die Balkanwirren sich zu einer internationalen Gefahr auszuwachsen drohten, konnten gewisse Fabrikanten öffentlicher Meinung im Auslande sich nicht genug tun mit den schwärzesten Schilderungen, welcher Zusammenbruch jetzt in Deutschland erfolgen müsse. Es galt als ausgemacht, daß unsere scheinbar glänzende wirtschaftliche Entwicklung auf einer maßlosen Überspannung des Kredits und auf dem Gelde des Auslandes beruhe und daß jede ernsthafte Krisis mit einer Erschütterung des Vertrauens und einer Zurückziehung der ausländischen Guthaben den tönernen Koloß der deutschen Wirtschaft zum kläglichsten Einsturz bringen müsse. Ja, es ist heute noch im Auslande vielfach unausrottbare Überzeugung, nur die Furcht vor einem solchen Zusammenbruch habe Deutschland vom Kriege um Marokko abgehalten.

Jetzt, wo die Schärfe der letzten politischen Krisenzeit bis auf weiteres als überstanden gelten kann, steht aber fest, „daß Deutschland aus dieser Krisis zum mindesten in ebenso guter Verfassung hervorgegangen ist, wie die anderen großen Länder". Keine Rede ist davon gewesen, daß unser Kredit oder unser wirtschaftliches Leben durch die stattgehabte Rückzahlung der Auslandsgelder erschüttert wurde. Der Abschluß der Handelsziffern, soweit er statistisch bereits hat geschehen können, zeigt, daß die Aufwärtsbewegung auch während der gefährlichen letztvergangenen Jahre weiter angehalten hat.

Außer der Helfferichschen Arbeit haben wir soeben von einem Fachschriftsteller, der schon vor einigen Jahren mit seinen Berechnungen über das deutsche Volksvermögen in die Debatte über die steuerliche Leistungsfähigkeit Deutschlands in Aufsehen erregender Weise eingegriffen hat, Arnold Steinmann-Bucher, eine neue Arbeit vorgelegt erhalten: Das reiche Deutschland. Sie geht mit mehr Temperament und Polemik als Helfferich tut, mit stärkerer Hervorkehrung der persönlichen Note und mit nachdrücklicherem Verweilen bei einzelnen großen Aktivposten unserer Volkswirtschaft im ganzen einen ähnlichen Weg, wie die Helfferichsche Schrift, und sie kommt bezüglich des deutschen Nationalvermögens zu noch höheren Ergebnissen als diese. Helfferich vermutet, daß die Gesamtsumme des deutschen Vermögens heute mindestens

300 Milliarden *M* beträgt, gegen 200 Milliarden *M* im Jahre 1895, und daß der durchschnittliche jährliche Zuwachs in den letzten 15 Jahren 6 bis 7 Milliarden *M* betragen hat, in den letzten 3 Jahren sogar 10 Milliarden *M* im Durchschnitt. Steinmann-Bucher geht weiter und nimmt als die oberen und unteren Grenzwerte bei der angestellten Berechnung nicht rund 285 und rund 330 Milliarden *M* an, wie Helfferich tut, um auf dieser Grundlage zu seinem mittleren Schätzungswert von 300 Milliarden zu gelangen, sondern errechnet als untere Grenze 376, als obere 397 Milliarden und nimmt als den Betrag der jährlichen Vermehrung für die Gegenwart 11 bis 12 Milliarden *M* an. Selbst aber wenn wir mit Helfferich den vorsichtigeren Weg gehen wollen, so steht doch die Tatsache fest, daß wir ein wohlhabendes Volk geworden sind, und daß unser Reichtum auch noch weiterhin schnell zunimmt.

Eine richtige Vorstellung von unserem Vermögen gewinnen wir erst, wenn wir es sowohl nach seinem absoluten Betrage, als auch nach der durchschnittlich auf den Kopf der Bevölkerung entfallenden Summe mit dem Vermögen der drei übrigen weltwirtschaftlichen Hauptvölker vergleichen. Für Frankreich hat nach Helfferich die letzte methodische Veranschlagung, einige Jahre zurück (1908), etwas über 230 Milliarden *M* ergeben, gegen etwa 200 Milliarden *M* für das Jahr 1892. Das jährliche Wachstum hätte hiernach nur etwa 2 Milliarden betragen, wäre also drei- bis viermal langsamer vor sich gegangen als in Deutschland. Für England, heißt es weiter, bewegen sich die Veranschlagungen um 230 bis 260 Milliarden *M*, und für die Vereinigten Staaten lautet die amtliche Schätzung auf rund 500 Milliarden *M*. Was diese letztere Zahl betrifft, so mag sie vielleicht nicht schlechthin unglaublich sein, aber man wird doch gut tun, sie von vornherein unter dem Gesichtspunkte zu betrachten, daß der amerikanischen Natur nichts schwerer fällt, als Vorsicht und Maßhalten auf dem Gebiet der Ziffern, und daß es für die Psychologie des Amerikanertums beinahe ein Glaubenssatz ist, amerikanische Dinge seien unter allen Umständen die „größten in der Welt". Darauf in erster Linie bezieht sich wohl auch die Bemerkung Helfferichs: Weil die Schätzungen für die fremden Länder wohl auf einer noch weniger sicheren Grundlage beruhten, als diejenigen für Deutschland, so müsse man für Vergleiche auf diesem Gebiet die weitestgehenden Vorbehalte machen. Dies vorausgeschickt, würde also der Durchschnittssatz auf den Kopf der Bevölkerung nach Helfferich in Deutschland etwas über 4700 *M* betragen, in Frankreich nahezu 6000 *M*, in England 5100 bis 5800 *M* und in den Vereinigten Staaten 5500 *M*. Lassen wir die letzteren wegen der besonders starken Unsicherheit in der Rechnung hier außer Betracht, so wären wir in der Gesamtsumme unseres Volksvermögens den Engländern und Franzosen um ein Viertel bis ein Fünftel überlegen geworden, während wir auf den Kopf gerechnet hinter England, namentlich aber hinter Frankreich, noch zurückstehen. Auf Grund der Ausführungen Steinmann-Buchers dagegen würden sich auch in dieser Beziehung keine nennenswerten Unterschiede mehr zwischen Deutschen, Franzosen und Engländern ergeben.

Sind alle diese angeführten Tatsachen richtig, woran wir im wesentlichen nicht zweifeln können, da die Übereinstimmung in den Berechnungen dazu zu groß ist, so sind wir zunächst überrascht und befremdet, daß Deutschland als Kapitalmacht in der übrigen Welt so wenig bedeutet, daß es hinter Frankreich und England weit zurücksteht und viel weniger als diese beiden Mächte imstande zu sein scheint, durch Lieferung

von Kapital für das Ausland überseeisch-politischen und wirtschaftlichen Einfluß miteinander zu verbinden.

Man hat verschiedene Gründe angeführt, um jene Tatsache, die jetzt, wo wir die Größe unseres Volksvermögens ungefähr kennen, doppelt auffallen muß, einigermaßen zu erklären. Die alte Erklärung, die von minder unterrichteten Leuten immer noch häufig vorgebracht wird, und zwar mit um so größerer Sicherheit, je geringer die Kenntnisse auf diesem Gebiete sind, lautete einfach so: Die anderen sind reich und wir sind arm, darum können wir uns nicht leisten, was jene sich leisten! Dieser Irrtum ist, wie wir sahen, erledigt. Eine zweite Erklärung besagt, die Fortschritte unseres Wirtschaftslebens, die sich vor allen Dingen in der unausgesetzten Zunahme der neuen industriellen Anlagen und in der Erweiterung der bestehenden ausdrücken, erforderten so viel Kapital für den Innenbedarf, daß für die Versorgung ausländischer Bedürfnisse nichts übrig bliebe. Eine dritte Begründung weist auf unsere schnelle Volkszunahme hin und auf den damit verbundenen Verbrauch bedeutender Mittel für die Erziehung und Ausbildung der Kinder — im Gegensatze zu Frankreich, wo das bestehende System der Kinderarmut die Bildung von baren Ersparnissen und damit von frei verfügbaren Fonds für die Betätigung im Auslande mehr begünstige.

Wir werden diese beiden letzten Gesichtspunkte miteinander verbinden und sie noch durch eine etwas weitergehende Betrachtung ergänzen müssen. Als Grundlage hierfür mag uns zunächst ein äußerlicher Vergleich zwischen Deutschland und Frankreich nach einer bestimmten Richtung hin dienen.

Vor einigen Jahren hatte ich eine Unterhaltung mit einem hohen Offizier, der eine Urlaubsreise nach Frankreich gemacht hatte, um seiner Gattin und seinen Kindern die Stätten zu zeigen, wo er 1870/71 als junger Leutnant gefochten und im Quartier gelegen hatte. Dabei betonte er, welch einen überraschenden, ja erschütternden Eindruck es auf ihn gemacht habe, alle die Städte und Dörfer in Französisch-Lothringen, in der Champagne, in den westlichen und nordwestlichen Departements mit wenigen Ausnahmen jetzt nach 40 Jahren noch genau so wiederzufinden, wie damals zur Kriegszeit. Fast nichts hatte sich verändert: kein Wachstum, keine Neubauten, die alten Verwaltungsgebäude, die alten Bahnhöfe, die alte Architektur; und wenn etwas erneuert war, dann brauchte das Neue kaum größere Abmessungen zu haben als das, was vorher dagestanden hatte. Ich selbst habe nicht viel von Frankreich gesehen, aber nach dem, was ich gesehen habe, kann ich diesen Eindruck meines verehrten Freundes und Gönners nur bestätigen. Wer von Deutschland, von Belgien, von Amerika nach Frankreich kommt und das Bild der französischen Städte, namentlich derjenigen mittleren Ranges, auf sich wirken läßt, der hat das Gefühl, in eine von Grund auf anders geartete Welt gekommen zu sein: aus einer Welt des Fortschritts, des Wachstums, der Entwicklung in eine Welt des Stillstandes. Dieser Eindruck ist bei genauerem Zusehen nur teilweise richtig, wie wir weiter unten sehen werden, aber zunächst wirkt er überwältigend. Man fragt sich: Kommt denn dieses Volk, daß vor 50 oder 75 Jahren all diese öffentlichen Gebäude, diese Architektur von solidem Reichtum und sicherem guten Geschmack für seine Bedürfnisse errichtet hat, immer noch räumlich mit ihr aus?

Man denke, wie unsere Städte wachsen, wie Großstädte vor unseren Augen

zu Weltplätzen werden, Mittelstädte zu Großstädten, Dörfer zu Zentren der Industrie mit Hunderttausenden von Einwohnern. Man denke, wie das außerordentlich schnelle Wachstum der Städte bei uns die ringsum liegenden Gemeinden in weiterem und immer weiterem Umkreise an sich zieht, wie unsere mit ungeheuren Kosten, Dutzenden, ja Hunderten von Millionen, erbauten neuen Bahnhöfe, kaum fertig, für den riesenhaft zunehmenden Verkehr schon wieder zu eng sind. Man denke, wie die Etats unserer Stadtverwaltungen durch die Eingemeindung der Vororte, durch die unausgesetzte Erweiterung des Netzes der Gas-, Wasserleitungs- und Elektrizitätsanlagen, durch den Neubau von Krankenhäusern, Rathäusern, Schulen und öffentlichen Anstalten aller Art und durch das Wachstum der laufenden Bedürfnisse anschwellen, bis sie den Haushaltsbedarf mancher Mittelstaaten übertreffen. Neue und immer neue Hochschulen, Verdoppelung der Eisenbahngleise, Wälder von Fabrikschornsteinen, unendliche Schächte und Stollen unter der Erde, Rangierbahnhöfe, die sich zu ganzen Stadtanlagen auswachsen, Gerichtsgebäude, Kirchen und Stiftungen — alles wächst, dehnt sich, nimmt zu, wird erweitert, und alles Wachstum kann doch mit dem Eiltempo, in dem die Forderungen und Bedürfnisse unseres nationalen Lebens zunehmen, kaum Schritt halten.

Das ist das Bild des äußeren Lebens, an das wir von Deutschland her gewöhnt sind. Wir kommen nach Frankreich, und wir gewahren auf den ersten Blick nichts dergleichen. Eine tiefe gesättigte Wohlhabenheit, ein ausgezeichneter Geschmack, das Bild einer alten und reichen Kultur, liegt über dem Lande, aber dieses Volk erzeugt kaum noch so viel Kinder, daß ihre Zahl hinreicht, um die Lücken zu schließen, die der Tod reißt. Im Durchschnitt des letzten Jahrzehnts haben wir uns jährlich um etwa 800 000 Menschen vermehrt, während in Frankreich in den Jahren von 1907 bis 1911 der höchste Geburtenüberschuß nur 70 000 betragen hat, und zweimal im Laufe dieser fünf Jahre die Todesfälle die Geburten überwogen: das eine Mal um 20 000, das andere Mal um 35 000!

Allerdings wird dieser äußere Eindruck berichtigt, sobald wir auf die Sprache der Ziffern hören, in denen sich die wirtschaftliche Entwicklung Frankreichs ausdrückt. Sie ist während der letzten 20 Jahre zwar hinter der unserigen zurückgeblieben, aber sie ist immer noch bedeutend größer gewesen, als man angesichts des Stillstandes der Volkszahl erwarten sollte. Vor zwei Jahrzehnten hielten sich der auswärtige Handel Deutschlands und Frankreichs noch ungefähr die Wage. Im Durchschnitt der fünf Jahre von 1893 bis 1897 betrug die Gesamtsumme des deutschen Gesamtaußenhandels 8,1 Milliarden *M*, die des französischen 7,6 Milliarden *M*. Während des nächsten Jahrfünfts, 1898/1902, ist das Verhältnis für Deutschland bereits etwas günstiger: 9,8 zu 8,9 Milliarden *M*. Von 1903 bis 1907 steigt die Durchschnittsziffer für Deutschland auf 14, für Frankreich auf 10,2 Milliarden *M*, und schließlich von 1908 bis 1912 sind es 18 Milliarden für uns gegen 13,2 Milliarden *M* für Frankreich.

Vergleichen wir den ersten und den letzten dieser vier Abschnitte miteinander, so hat sich auf der deutschen Seite eine Steigerung des Handels von rund 8 auf rund 18 Milliarden *M* vollzogen, auf der französischen Seite von etwas über $7^1/_2$ auf 13 Milliarden *M*. Die Tatsache ist doch merkwürdig, daß wenn auch der deutsche Außenhandel in 20 Jahren sich mehr als verdoppelt hat, doch ebenso auch der Handel

Frankreichs, wenn er auch bedeutend hinter dem deutschen zurückblieb, eine bedeutend größere Zunahme erfahren hat, als man mit Rücksicht auf die Verhältniszahl der Bevölkerung vermuten sollte. Von 1893 bis 1912 hat Deutschland um beinahe 15 Millionen Menschen zugenommen, während Frankreich ein nennenswertes Wachstum nicht aufwies. Nicht nur bei Deutschland, sondern auch bei England, Italien, Österreich-Ungarn, den Vereinigten Staaten und anderen Ländern des Welthandels erscheint die Zunahme des Wirtschaftslebens zwar auf der einen Seite durch den allgemeinen materiellen Aufschwung bedingt, auf der anderen aber auch durch das Wachstum der Volkszahlen. Frankreich dagegen konnte, obwohl es kein eigentliches Wachstum mehr hatte, in der Zunahme seines Handels beinahe mit einem so riesenhaft sich entwickelnden Wirtschaftsgebilde Schritt halten, wie die Vereinigten Staaten von Amerika, die von 1893 bis 1912 jährlich im Durchschnitt um etwa $1^1/_2$ Millionen Menschen reicher wurden. Am Anfang dieses Zeitabschnitts, 1893 bis 1897, stand die Union mit einer Durchschnittsziffer ihres Außenhandels von 7 Milliarden ℳ etwas hinter Frankreich zurück, und von 1908 bis 1912 hat sie es mit 14 Milliarden ℳ etwas überflügelt.

Gleichzeitig sehen wir auch die Kapitalkraft Frankreichs in ihrer Betätigung nach außen hin wachsen. Nachdem Frankreich schon in riesigem Maße der Gläubiger Rußlands geworden war, nachdem es sich in der Türkei und zahlreichen überseeischen Gebieten gleichfalls als Geldgeber betätigt hatte, konnten die durch den Krieg höchst geldbedürftig gewordenen Balkanstaaten samt den Türken von neuem ihren Geldbedarf in Frankreich decken, und außerdem gewährt Frankreich den Russen im Laufe dieses und der nächsten Jahre für nicht weniger als 2 Milliarden ℳ neue Anleihen. Es ist klar, daß die Zunahme des Außenhandels und die Zunahme des Reichtums in Frankreich in unmittelbarer Verbindung miteinander stehen, namentlich wenn man bedenkt, daß die französische Handelsbilanz viel weniger passiv ist, als z. B. die englische oder selbst die deutsche. Für gewöhnlich weist die Ausfuhr gegenüber der Einfuhr nur einen Minderbetrag von einigen 100 Mill. ℳ auf, und in einzelnen Jahren, wie 1904 und 1905, ist sie sogar aktiv gewesen. In England dagegen beträgt die aus dem Gewinn der im Auslande arbeitenden Kapitalien zu deckende Passivität der Handelsbilanz über 3 Milliarden ℳ jährlich; in Deutschland zwischen 1 und 2 Milliarden ℳ. Frankreich braucht also von den Zinsen des Kapitals, das es seinen auswärtigen Schuldnern geliehen hat, wie von dem Ertrage seiner übrigen Anlagen im Auslande, nur eine geringe Summe zur Begleichung seiner Handelsbilanz zu nehmen, und seine Gesamtzahlungsbilanz ist hervorragend aktiv.

Wir sehen also innerhalb des französischen Wirtschaftslebens eine ganz anders geartete Praxis in der Verwendung des Gewinnes als in Deutschland. Der Gewinn selbst ist trotz der starken Zunahme des Handels, die ihrerseits aus dem Wachstum der Industrie folgt, viel geringer, als in Deutschland; 2 Milliarden ℳ jährlich gegen 6 bis 7 Milliarden ℳ bei uns. Der stärkeren Zunahme des Wirtschafsgewinns in Deutschland gerade während der letzten Jahre wird vielleicht zur selben Zeit eine ähnliche Erscheinung in Frankreich entsprochen haben, denn der Außenhandel ist seit 1906 auch bei den Franzosen in schnellerem Tempo gewachsen als vorher. Während aber von dem Jahreszuwachs des deutschen Volkswohlstandes trotz seiner Höhe nur wenig für die Stärkung der deutschen Kapitalmacht über See verwandt wird, ist

Frankreich imstande, von seinem so viel geringeren Gewinn die Kosten einer fortdauernden Vergrößerung seines Kapitaleinflusses in der außerfranzösischen Welt zu bestreiten. Wir werden nicht fehlgehen, wenn wir diese Verschiedenheit zwischen Deutschland und Frankreich zu einem großen Teil darauf zurückführen, daß die Franzosen in der Hauptsache mit dem Bau des äußeren Gehäuses für ihr politisches, soziales, wissenschaftliches und ökonomisches Leben fertig sind und hierfür keine großen und dauernden Neuaufwendungen mehr zu machen brauchen, während uns aus dem fortwährenden Wachstum unseres nationalen Körpers außerordentliche Kosten erwachsen. Ob aber die Folgen dieses Unterschiedes zwischen dem Stande der Dinge in Deutschland und in Frankreich wirklich so bedeutend sind, daß man hieraus allein unsere Unterlegenheit an überseeischem Kapitalseinfluß ableiten kann, muß doch zweifelhaft erscheinen, und wir werden uns daher mit dieser Frage weiter unten noch unter einem anderen Gesichtspunkte beschäftigen müssen.

Die günstige Entwicklung des französischen Handels findet übrigens eine besondere Erklärung, wenn wir die Ausfuhrartikel Frankreichs mit denen Deutschlands oder Englands vergleichen. In Deutschland sind Eisenwaren, Maschinen, Chemikalien und Drogen, Baumwoll- und Wollwaren, Farben, Papier, Zucker, Erzeugnisse der elektrischen Industrie und Leder die maßgebenden Artikel für die Ausfuhr. In Frankreich stehen allerdings die Textilstoffe auch an der Spitze, aber die Chemikalien und Farben, die in der deutschen Ausfuhrindustrie eine so große Rolle spielen, und ebenso die Maschinen und Metallwaren, erscheinen mit verhältnismäßig unbedeutenden Beträgen. Dafür aber fallen Konfektionswaren, ferner sogenannte „Pariser Artikel", Seide und Seidengewebe, Modewaren und dergleichen stark ins Gewicht. Bei der deutschen Ausfuhr bedeuten diese Artikel weniger als bei der französischen; bei der englischen bedeuten sie überhaupt nichts. Ihre Eigentümlichkeit ist die, daß bei ihnen das Material seinem Werte nach nur eine geringe Rolle im Verhältnis zu dem Preise spielt, den französische Toiletten- und Modeartikel, französisches Kunstgewerbe usw. durch den hohen Ruf des französischen Geschmacks und der französischen Eleganz erzielen. Der Gewinn, den die französische Industrie an diesen Sachen hat, ist also besonders groß, und für die Fortdauer dieses günstigen Verhältnisses von Materialwert und Verkaufswert ist es von großer Bedeutung, daß die Abnehmer, von denen diese Art französischer Waren besonders gerne gekauft wird, wie z. B. die amerikanischen Republiken einschließlich der großen Union, in ihrer Wohlhabenheit zunehmen.

Die französische Regierung veranstaltete vor etwas über 10 Jahren, übrigens nach deutschem Muster, eine Rundfrage bei ihren diplomatischen und konsularen Vertretern im Auslande, um auf Grund eingehender Berichte eine Schätzung der französischen Kapitalanlagen außerhalb Frankreichs vorzunehmen. Ihr Ergebnis wurde 1902 im „Journal officiel" veröffentlicht und in einem Sonderheft der „Marine-Rundschau" von 1905 über die „Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt" wiedergegeben. Seitdem hat sich die Summe der französischen Kapitalanlagen in den verschiedensten Ländern der Welt noch bedeutend vergrößert. Für Rußland z. B. gibt der Bericht von 1902 erst 7 Milliarden Francs an, wovon 6 Milliarden Staatsanleihen. Allein die Summe der letzteren wird jetzt bereits auf

das Dreifache geschätzt. Wenn wir hier trotzdem vielfach auf die Zahlen von 1902 zurückgreifen, so geschieht das wegen Mangels an neueren Berechnungen.

Das französische Vermögen im Auslande betrug demnach im ganzen rund 30 Milliarden Francs, wovon die politisch wichtigsten Posten folgende waren: Spanien etwa 3 Milliarden, Portugal 900 Mill., Rußland 7 Milliarden (heute, wie gesagt, sehr viel mehr), Italien gegen 1½ Milliarden, Österreich-Ungarn gegen 3 Milliarden, Balkanstaaten ohne Türkei etwa 1 Milliarde (heute wahrscheinlich mehr als das Doppelte), europäische und asiatische Türkei über 2 Milliarden (nach Abschluß der gegenwärtigen Finanzverhandlungen werden es voraussichtlich stark über 3 Milliarden sein), China 650 Mill. (heute vielleicht doppelt soviel), Ägypten gegen 1½ Milliarden, Transvaal über 1½ Milliarden, endlich Südamerika im ganzen erheblich über 2½ Milliarden Francs, wovon die größten Posten auf Argentinien und Brasilien entfallen. Auch die südamerikanischen Anlagen Frankreichs sind aber seitdem bedeutend gestiegen. Im ganzen wird man sagen können, ohne daß damit natürlich auch nur eine annähernd genaue Schätzung versucht werden soll, daß, wenn ganz am Anfang des laufenden Jahrhunderts das französische Vermögen im Auslande auf 30 Milliarden Francs angegeben werden konnte, ein Betrag zwischen 40 und 45 Milliarden Francs für die Gegenwart eine vorsichtige Schätzung darstellen wird.

Der Bericht im „Journal officiel" sagt ausdrücklich, wie das ja ohnehin bekannt ist, daß der größte Teil der französischen Kapitalien im Auslande in Form von Anleihen der betreffenden Länder angelegt sei, daß aber auch die französischen Handelshäuser im Auslande Bedeutung hätten. Er bemerkt dazu: „Dies ist die Folge von dem Übergewicht, welches wir für Luxusartikel (Weine, Seidenwaren, Modeartikel, Konfektion, Bijouterien, Parfümerien, Pariser Artikel usw.) bewahrt haben." Bei weitem das Meiste aber entfällt auf den ausländischen Staatskredit in Frankreich und auf den Bedarf an französischem Kapital für den Bau und die Einrichtung von Eisenbahnen, Bergwerken, Kanälen und ähnlichen, verzinsliche Wertpapiere ausgebenden Unternehmungen im Auslande. Der französische Bericht sagt hierüber:

„Es existieren nämlich in Europa und Amerika mehrere große Finanzgruppen, an welche sich die neuen oder die von Kapitalien entblößten Länder wenden müssen, wenn sie sich im wirtschaftlichen Wettkampf betätigen wollen. Die französischen Kapitalien stellen eine dieser Gruppen dar. Dieselbe hat vor den andern den Vorteil voraus, gleichzeitig aus großen Kapitalisten und den individuellen Ersparnissen der ganzen Nation zusammengesetzt zu sein. Es ist hier nicht der Ort, einen Vergleich zwischen den verschiedenen finanziellen Kräften zu ziehen, ihren Wert, ihr Aktionsfeld und ihren politischen Einfluß zu definieren. Es genügt, anzuzeigen — und das ist die tröstliche Schlußfolgerung dieser Enquete — daß die französische Finanzgruppe an Macht und an Tatkraft den andern nicht nachsteht. In einer Zeit, in welcher die wirtschaftlichen Fragen die Politik der Nation beherrschen, bleibt sie eins der größten Machtmittel Frankreichs in der Welt."

Dieser letzte Satz der französischen Denkschrift spricht beredt genug. Noch großartiger aber ist das Bild, das sich uns zeigt, wenn wir uns dem englischen Kapitaleinfluß im Auslande zuwenden. Auch hierüber findet sich in dem bereits erwähnten Sonderheft der „Marine-Rundschau" von 1905 wichtiges Material, das auf einer Veröffentlichung des britischen Handelsamtes von 1903 beruht. Ihr Ergebnis ist, daß die Gesamtsumme der in fremden Ländern arbeitenden englischen

Kapitalanlagen mit 2500 Mill. £, d. h. rund 50 Milliarden M, für jenen Zeitabschnitt noch mäßig geschätzt sei. Für Frankreich lautete die amtliche Schätzung fast genau um dieselbe Zeit auf 30 Milliarden Francs, 24 Milliarden M, also knapp die Hälfte des englischen Betrages. In der englischen Berechnung ist aber auch die ganze Summe enthalten, die auf die Beteiligung des englischen Kapitals in den eigenen Kolonien entfällt. Die Einnahmen aus kolonialen Anlagen fallen für das Wachstum des englischen Volksreichtums und für den Ausgleich der englischen Zahlungsbilanz natürlich ebenso ins Gewicht, wie die eigentlichen ausländischen Werte; ein politischer Einfluß dagegen in dem Sinne, wie er uns interessiert und wie ihn auch die oben benutzte französische Denkschrift feststellt, geht von ihnen nicht aus.

Hierbei muß insofern ein Unterschied zwischen England und Frankreich gemacht werden, als dem französischen Volkscharakter die Anlage in auswärtiger Staatsrente oder ähnlichen Papieren, die einen gleichmäßigen und unmittelbar zu übersehenden Ertrag bringen, am meisten entspricht, während der kühnere Geist des Engländers sich mit Vorliebe den mehr auf den Erfolg persönlicher Arbeit gestellten und eine reichlichere Verzinsung des Anlagekapitals ermöglichenden privatwirtschaftlichen Unternehmungen zuwendet. Einen Fingerzeig in dieser Richtung gewährt uns die englische Einkommensteuerveranlagung, die das Einkommen aus dem Auslande besonders erfaßt. In der eben erwähnten Denkschrift des britischen Handelsamtes heißt es, daß die versteuerten Einnahmen aus ausländischen und kolonialen Effekten während des Jahrzehnts von 1891/92 bis 1901/02 von rund 1,1 Milliarden M jährlich auf rund 1,3 Milliarden M jährlich gestiegen seien, daß aber hierin nichts von den Erträgen britischer Kapitalanlagen in einer großen Anzahl von verschiedenartigen industriellen Unternehmungen im Auslande enthalten gewesen sei. Nimmt man eine durchschnittliche Verzinsung jenes angelegten Kapitals zu 4 v. H. an, so käme man, immer einschließlich der Anlagen in den englischen Kolonien, auf einen Kapitalwert von ungefähr 30 Milliarden M, d. h. drei Fünftel der für die Zeit um 1900 veranschlagten Schätzungssumme von 50 Milliarden M für das ganze auswärts arbeitende englische Kapital. Dabei ist aber zu bemerken, daß jene englische Schätzung an der betreffenden Stelle ausdrücklich als mäßig bezeichnet wird. Eine andere englische Quelle, ein Vortrag vom Herausgeber der Zeitschrift „Statist", George Paish, Dezember 1910, führt uns weiter. Dieser berechnet, daß bis Ende 1907 in Indien, den Kolonien und dem Auslande rund 55 Milliarden M englisches Kapital angelegt gewesen seien, was seit 1900 eine Vermehrung um 5 Milliarden ergibt. Hiervon soll je etwa die Hälfte auf die Kolonien einschließlich Indiens und auf das Ausland entfallen sein. In den drei Jahren von 1908 bis 1910 traten dann nach Paish noch über 9 Milliarden M hinzu, wovon auf das Ausland etwa 5 Milliarden entfielen. Für die Gegenwart würde demnach die englische Kapitalanlage außerhalb Englands mit rund 70 Milliarden M nicht zu hoch angenommen werden, wovon reichlich die Hälfte auf das Ausland ohne die eigenen Kolonien Englands zu rechnen wäre. Veranschlagen wir das französische Auslandskapital auf einige 40 Milliarden Francs oder nahe an 35 Milliarden M, so würde sich zeigen, daß die überseeische Finanzmacht Englands und Frankreichs sich ungefähr die Wage halten, denn in der französischen Anlagestatistik sind die französischen Kolonien ausdrücklich nicht mit einbegriffen.

Sehr interessant sind die Mitteilungen, die Paish über die Verteilung des englischen Auslandkapitals auf die einzelnen Länder gibt. Weitaus an der Spitze stehen die Vereinigten Staaten von Amerika mit der gewaltigen Summe von rund 14 Milliarden *M* englischen Geldes. Dann folgen Argentinien mit rund 5½ Milliarden *M*, Brasilien mit beinahe 2 Milliarden *M*, Mexiko mit einem nur wenig geringeren Betrage, Japan und Chile mit etwa je 1 Milliarde *M*, China, Peru, Uruguay, Rußland mit Summen von 500 bis 800 Mill. *M*, die kleinen amerikanischen Republiken mit über 400, die Türkei mit nicht ganz 400 Mill. *M* usw. Zu diesen für 1910 veranschlagten Beträgen müssen jetzt schon teilweise neue bedeutende Zuschläge gemacht werden. Bezeichnend für den englischen Unternehmungsgeist sind einige Angaben über die Verteilung der Anlagen auf Staatsanleihen und privatwirtschaftliche Unternehmungen. So sind z. B. von den 5½ Milliarden *M*, die in Argentinien angelegt sind, nur gegen 700 Mill. Staatsanleihen, dagegen fast 4 Milliarden *M* Eisenbahnwerte. Alle wichtigen Linien des argentinischen Eisenbahnnetzes befinden sich in englischen Händen, werden von England aus verwaltet, und die Erträge gehen nach England oder werden für englische Rechnung in Argentinien angelegt. Alle höheren Beamten des Eisenbahndienstes sind Engländer. Ebenso entfällt von den 1¾ Milliarden *M* englischer Anlagen in Mexiko mehr als die Hälfte auf die mexikanischen Eisenbahnen. Im ganzen stecken über 6 Milliarden *M* englisches Geld in den Eisenbahnen von Argentinien, Mexiko, Brasilien, Uruguay, Chile, Peru und den minder wichtigen Republiken, gegen knapp 1 Milliarde in den Staatsanleihen der betreffenden Länder und beinahe 1½ Milliarden in Bergwerken, Ländereien und Banken.

Es liegt auf der Hand, welch eine riesige Macht durch derartige Investierungen im Wirtschaftsleben überseeischer Länder in die Hand des englischen Kapitals und der englischen Politik gelegt ist. Natürlich bedarf England wegen der starken Passivität seiner Zahlungsbilanz auch sehr großer Erträge von seinem im Auslande arbeitenden Kapital, um den Überschuß der Einfuhr über die Ausfuhr zu decken. Während des Jahrzehntes von 1893 bis 1902 schwankte die Unterbilanz Englands im Warenaustausch mit der übrigen Welt zwischen 2,7 und mehr als 3,7 Milliarden *M* im Jahre; im Durchschnitt betrug sie nahezu 3,3 Milliarden *M*. Von 1903 bis 1912 hat sich dieses Verhältnis nicht sehr viel verändert. Die Höchstziffer betrug etwa 3,7, die Mindestziffer 2,5 und der Durchschnitt gegen 3 Milliarden *M*. Demgegenüber hat England aber schon daraus, daß ungefähr die Hälfte der Welthandelsflotte die englische Flagge trägt, einen gewaltigen Gewinn. Die Frachten, die aus der Vermittlung des internationalen Güterverkehrs durch englische Schiffe nach England fließen, berechnete das britische Handelsamt 1903 auf über 1,8 Milliarden *M*. Seitdem ist natürlich eine weitere Zunahme erfolgt, so daß wir für die Gegenwart wohl bereits über 2 Milliarden hinausgehen müssen. Hierzu kommt der Ertrag der britischen Kapitalanlagen im Auslande, bei dem, wie wir bereits sahen, derjenige Teil, der bei der Einkommensteuerveranlagung faßbar wird, im Jahre 1901/02 schon nahezu 1,3 Milliarden *M* betrug, und zwar umfaßte diese Summe nur den Ertrag der ausländischen und kolonialen Effekten, Staatsanleihen, Eisenbahnpapiere u. dgl., ohne den Gewinn, den die Menge der zahllosen englischen industriellen Unternehmungen im Auslande lieferte.

Berücksichtigen wir, daß die Passivität der englischen Handelsbilanz sich im Laufe des letzten Jahrzehnts gegenüber dem vorhergegangenen eher verringert als vergrößert hat, der Kapitalwert der englischen Anlagen im Auslande aber in der Zeit etwa von 1900 bis 1910 von 50 Milliarden schätzungsweise auf 75 Milliarden *M* gestiegen ist — hiervon die kleinere Hälfte in den Kolonien, die größere im eigentlichen Auslande angelegt — so sehen wir, wie sicher die Grundlagen sind, auf denen der Reichtum und die Kapitalkraft Englands ruhen.

Wir wenden uns nun der Lage der Dinge in Deutschland zu. Helfferich faßt seinen Standpunkt in folgenden Ausführungen zusammen, die wir wegen der Autorität, die ihnen innewohnt, unter Hinweis auf den Vorbehalt, den der Verfasser selbst macht, daß, wenn Schätzungen irgendwo unsicher sind, es auf diesem Gebiet ganz besonders der Fall ist, wörtlich anführen. Der Verfasser sagt:

„Die deutschen Kapitalanlagen in überseeischen Ländern wurden in einer vom Reichs-Marine-Amt im Jahre 1905 herausgegebenen Denkschrift auf 8 bis 9 Milliarden *M* geschätzt. Der deutsche Besitz an ausländischen Effekten wurde im Jahre 1892 von Schmoller auf 10 Milliarden *M*, ein Jahr später von dem damaligen Reichsbankpräsidenten Koch auf 12 Milliarden *M* bewertet; und die Denkschrift des Reichs-Marine-Amts glaubte im Jahre 1905 unsern ausländischen Effektenbesitz eher ganz erheblich über, als unter 16 Milliarden *M* bewerten zu können. Nun darf man nicht, wie dies mitunter geschehen ist, den geschätzten Wert der überseeischen Kapitalanlagen und des ausländischen Effektenbesitzes einfach zusammenfassen, womit man für 1905 nach den für beide Gruppen vom Reichs-Marine-Amt angenommenen Zahlen auf 24 bis 25 Milliarden *M* käme. Die »überseeischen Kapitalanlagen« haben vielmehr zum großen, ja zum überwiegenden Teil Effektenform. Auf Grund der Ziffer des Reichs-Marine-Amts wird man deshalb für 1905 unsere gesamte Kapitalanlage im Auslande nicht höher als 20 Milliarden *M* bewerten können. Auch diese Ziffer erscheint noch zweifelhaft; denn den Neu-Emissionen ausländischer Werte in Deutschland stehen erhebliche Abgänge infolge von Rückzahlungen und Rückkäufen des Auslandes gegenüber. Speziell in den letzten Jahren hat der gewaltige inländische Kapitalbedarf für industrielle und öffentliche Zwecke die Neuinvestierungen im Auslande erheblich beschränkt. Bei Würdigung aller Umstände erscheint selbst für den heutigen Stand die Schätzung aller ausländischen Kapitalanlagen Deutschlands auf 20 Milliarden *M* eher zu hoch als zu niedrig."

Dieses Bild der überseeischen Kapitalanlagen Deutschlands kann noch nicht einmal ohne weiteres mit demjenigen verglichen werden, das wir in unsern bisherigen Ausführungen für England und Frankreich zu gewinnen versuchten. Wenn wir für Frankreich gegenwärtig unter allen notwendigen Vorbehalten gegen 35 Milliarden und für England vielleicht zwischen 35 und 40 Milliarden *M* reiner Auslandsinvestierungen, abzüglich der Anlagen in den Kolonien, als wahrscheinlich betrachten, so müssen wir diese Summen dort wie in Deutschland, um sie richtig zu werten, erst in Beziehung zu der Einwohnerzahl jedes Landes setzen. Dann sehen wir, daß — Frankreich mit einer Bevölkerung von rund 40 Millionen und England mit einer solchen von rund 43 Millionen angenommen — auf jeden Franzosen und jeden Engländer ein zwischen 800 und 900 *M* liegender Betrag an eigentlichen Auslandswerten entfällt. Für Deutschland dagegen muß die Helfferichsche Zahl von 20 Milliarden, der Einwohnerziffer Deutschlands entsprechend, durch mehr als 67 Millionen geteilt werden, wobei auf den Kopf knapp 300 *M* an Auslandwerten kommen, also nicht viel mehr als der dritte Teil dessen, was wir für England und für Frankreich gefunden haben.

Weiter oben fanden wir mit Helfferich als Durchschnittsvermögen in Deutschland etwa 4700 *M* auf den Kopf, in Frankreich gegen 6000 und in England 5100

bis 5800 M. Ziehen wir für England die Mitte, so ergibt sich, daß von dem auf den Kopf berechneten durchschnittlichen Betrage des Volksvermögens in England ein reichliches Sechstel, in Frankreich fast ebensoviel, in **Deutschland aber nur ein Sechzehntel seine Anlage in überseeischen Werten gefunden hat!** Legen wir nicht die Helfferichschen Berechnungen für das Volksvermögen, sondern diejenigen von Steinmann-Bucher zugrunde, die einen mittleren Vermögensbetrag von nahezu 6000 M auch für Deutschland ergeben, so würde der Auslandsanteil bei uns sogar nur ein Zwanzigstel betragen! Das ist auf jeden Fall ein ungünstiges Verhältnis zwischen uns auf der einen, den Engländern und Franzosen auf der andern Seite.

Wir greifen nun zurück auf die Frage, welches die Gründe dafür sind, daß die auswärtigen Kapitalanlagen Deutschlands, wenn auch nach ihrer absoluten Zahl sicher eine beachtliche Größe, so doch im Verhältnis zu den beiden andern Weltwirtschaftsvölkern in Europa und im Verhältnis zu dem tatsächlich vorhandenen Kapitalreichtum Deutschlands gering sind. Es ist kaum anzunehmen, daß unsere größere Kinderzahl und die dadurch bedingten größeren Gesamterziehungskosten sowie die gleichfalls mit unserem Volkswachstum, mehr aber noch mit der Ausdehnung unseres wirtschaftlichen Lebens im Zusammenhang stehenden bedeutend größeren Ausgaben für soziale und Verkehrseinrichtungen allein die Schuld tragen. Ein Stück näher kommen wir der Wahrheit vermutlich, wenn wir ein drittes Argument in die Rechnung einstellen, auf das gleichfalls zur Erklärung des Sachverhalts hingewiesen wird: das Wachstum der deutschen Industrie und der hierdurch bedingte dauernde Bedarf an Kapital für wirtschaftliche Neugründungen innerhalb Deutschlands.

Um diesen Bedarf zu veranschaulichen, gibt es verschiedene Wege, unter denen zwei besonders anschaulich sind: die Feststellung des Wertes der jährlichen Emissionen für inländische industrielle Zwecke und die Ein- und Ausfuhr von Rohstoffen für die deutsche Industrie und von fertigen Fabrikaten. Nach dem „Deutschen Ökonomist“ hat die Gesamtsumme der deutschen Emissionen von 1894 bis 1913 rund 43 450 Mill. M betragen. Zieht man hiervon die inländischen Staats- und Kommunalanleihen und die ausländischen Wertpapiere ab, so verbleibt an inländischen Werten ein Rest von nicht ganz 20½ Milliarden, im Durchschnitt der 20 Jahre von 1894 bis 1913 also etwa 1 Milliarde jährlich. Natürlich ist hierin bei weitem nicht alles ausgedrückt, was an Kapital in neue wirtschaftliche Unternehmungen während der letzten beiden Jahrzehnte bei uns hineingesteckt worden ist, denn nicht wenige Betriebe, namentlich kleinere, werden gegründet, ohne daß es deswegen zu Emissionen kommt, und ebenso werden eine Menge bestehender Anlagen nicht dadurch erweitert, daß die Leiter und Besitzer sich an den offenen Geldmarkt wenden, sondern durch Investierung von Gewinnen und verfügbarem Privatvermögen.

Was zweitens die Ausfuhr- und Einfuhrziffern betrifft, so haben wir wiederholt auf die beispiellose Steigerung hingewiesen, die Deutschland auf diesem Gebiete erlebt hat. Die Einfuhr von Rohstoffen für Industriezwecke stieg von 1894 bis 1904 von rund 1,7 auf rund 3,2 Milliarden M, also um mehr als 90 v. H. Die Ausfuhr von Fabrikaten stieg von rund 1,9 Milliarden auf rund 3,4 Milliarden M, also um 83 v. H. 1904 betrug die deutsche Gesamteinfuhr rund 7,2 Milliarden M; die Rohstoffe für Industriezwecke machten also fast die Hälfte aus. Die Ausfuhr war 5,7 Milliarden M

wert, wovon die Fabrikate drei Fünftel werteten. 1912 betrug der Einfuhrwert der industriellen Rohstoffe über 6 Milliarden *M*, mehr als 52 v. H. der Gesamteinfuhr; der Wert der Ausfuhr an Industrieartikeln ebenfalls 6 Milliarden *M* oder annähernd 62 v. H. der Gesamtausfuhr. Die Gesamtwerte der Einfuhr und Ausfuhr im Jahre 1912 sind mit rund 9,7 und rund 11,6 Milliarden *M* in Rechnung zu stellen.

Von 1894 bis 1912 hat sich also die Einfuhr von industriellen Rohstoffen um das Dreieinhalbfache, von 1,7 auf mehr als 6 Milliarden *M*, vermehrt und die Ausfuhr von Fabrikaten reichlich verdreifacht, von 1,9 auf etwa 6 Milliarden *M*. Hier haben wir in der Tat einen deutlichen Beweis dafür, daß ein bedeutender Teil unseres Zuwachses an Volksvermögen auf alle Fälle durch die Vergrößerung der industriellen Arbeit aufgesogen werden muß. Nehmen wir noch hinzu, daß die Kosten der Kindererziehung, namentlich auch deshalb, weil für diesen Zweck in Deutschland größere Opfer gebracht werden als irgendwo anders auf der Welt, im Vergleich zu England und erst recht im Vergleich zu Frankreich erheblich höher sind und daß wir fortdauernde Neuaufwendungen für die Vergrößerung unseres nationalen Arbeits-, Wohn- und Unterrichtsgehäuses zu machen genötigt sind, weil bei uns alles in schnellerem Tempo wächst als anderswo, so nähern wir uns allerdings der Erklärung dafür, daß unsere Kapitalanlage im Auslande im Verhältnis zu der Summe unseres Nationalvermögens im ganzen wie im Verhältnis zu dem durchschnittlichen Einzelvermögen so bedauerlich gering ist.

An dieser Stelle könnten wir unsere Untersuchung schließen, wenn es uns nur darum zu tun wäre, eine Rechtfertigung des Standes der Dinge bei uns zu liefern und Zumutungen in der Richtung auf verstärkte Auslandsanlagen abzulehnen. Wir haben aber nach der einen wie nach der anderen Seite hin das Gegenteil vor. Man kann die Beweise für die starke Inanspruchnahme des deutschen Kapitals im Inlande noch so sorgfältig zusammentragen, so kann es doch niemandem, der einige Fühlung mit der psychologischen Seite unseres Wirtschaftslebens hält, entgehen, daß ein Teil der Schuld an unserer nicht genügenden Betätigung im Auslande auf das Konto unserer unvollkommenen Einsicht in den nationalpolitischen Wert überseeischer Investierungen geschrieben werden muß. Im Grunde können wir uns nicht sehr darüber wundern. Ein wahres Wort sagt, wenn auch vielleicht mit einer leisen Übertreibung, daß die Welt von den Leuten regiert werde, die über 60 Jahre alt sind. Auf die Verhältnisse angewandt, die uns hier beschäftigen, heißt das, daß weder bei den berufenen und tatsächlichen Leitern unseres Wirtschaftslebens noch bei den privaten Einzelpersönlichkeiten, deren Verhältnisse so sind, daß die Frage der Vermögensanlage für sie von erheblicher praktischer Bedeutung ist, heute schon eine hinreichend deutliche Vorstellung, besser gesagt vielleicht ein hinreichend kräftiger Instinkt, dafür vorhanden sein kann, was alles auf dem Gebiet der nationalen Kapitalanlage im Auslande gewonnen, verabsäumt, verloren werden kann. Ein Muster von nationalem Verständnis bietet uns in dieser Beziehung das englische Kapital. Natürlich ist die Vorstellung falsch, als ob die Banken und die finanziell maßgebenden Persönlichkeiten in England bei der Kapitalanlage über See sich erst in zweiter Linie von Gewinn und Verlust, in erster dagegen von der Tendenz der finanzpolitischen Eroberung leiten ließen. Es gibt Beispiele auch für ein Vorgehen in diesem letzteren Sinne, aber begreiflicherweise gehören sie selbst in England zu den Ausnahmen. Was aber das

englische Kapital vor dem deutschen voraus hat, das ist die selbstverständliche, weitgehende und kräftige Mitbewertung des nationalen Moments. Der Engländer fragt nicht nur, was das Geschäft bringt, sondern er ist sich auch bewußt, daß es ein Geschäft für englische Rechnung ist und daß es die Menge und die Macht der englischen Kapitalunternehmungen in der außerenglischen Welt vermehrt. Das entsprechende Gefühl ist bei uns in Deutschland lange nicht in dem Maße verbreitet wie in England, und die Tatsache, daß es bei uns soviel schwächer ist, als es sein sollte, muß notwendig in nicht wenigen Fällen dazu beitragen, daß auch dort, wo die Möglichkeit an sich vorläge, Auslandinvestierungen zustande zu bringen, nichts davon geschieht: aus Gleichgültigkeit!

Vielleicht gibt es auch bei uns Leute innerhalb der großen Finanzwelt, die ein Empfinden für diesen Mangel und den Wunsch besitzen, ihm abzuhelfen. Vielleicht tun sie in der Stille auch mehr nach dieser Seite, als der Außenstehende erfährt. Vielleicht ist es so — aber die große Mehrzahl denkt offenbar nicht so, denn sonst müßten die Ergebnisse anders sein. Die deutsche Finanzwelt hat ein großes und leuchtendes Beispiel dafür gehabt, wie materieller Gewinn und nationaler Vorteil in großem Stil zueinander gebracht und miteinander verbunden werden können: in der Person des unvergeßlichen Georg v. Siemens. Er ist es, dem wir die Bagdadbahn verdanken: Das bedeutendste, aber leider beinahe auch das einzige Beispiel dafür, daß politischer und wirtschaftlicher Weitblick, Energie und klares Gefühl für die nationale Seite großer finanzieller Unternehmungen auch das deutsche Kapital dazu befähigen, im Auslande Anlagemöglichkeiten zu finden, die dem deutschen Interesse in großem Stil dienen. Siemens ist als Leiter des größten deutschen Kapitalinstituts in ähnlicher Weise ein Wegebereiter für das Größere Deutschland gewesen, wie so viele angelsächsische Finanzmagnaten für das Größere Britannien. Wir haben aber seinesgleichen in Deutschland noch nicht wieder erlebt!

Sehen wir nur auf die Zahlen, in denen sich der Aufschwung des deutschen Außenhandels ausdrückt — wir haben ihren Wert als Zeugnisse für unser nationales Größenwachstum so entschieden betont wie nur möglich —, so müssen wir darüber hohe Befriedigung empfinden. Vergleicht man aber die Fundamente für die überseeische Betätigung der deutschen Volkswirtschaft mit denen der englischen und französischen, so müssen wir zugeben, daß die innere Überlegenheit nicht auf unserer Seite, sondern auf der Seite der anderen ist. Die Gefahr, von der sich der deutsche Außenhandel in Südamerika, in Ostasien und anderswo bedroht sieht, ist die, daß unsere Wettbewerber eines Tages dieselben Dinge, die wir anzubieten haben, billiger anbieten könnten: billigere Eisenwaren, billigere Kleiderstoffe, billigeres Geschirr, Kinderspielzeug, Papier usw. Sind sie dazu imstande, und benutzen sie außerdem den Einfluß, den ihnen das Gewicht ihrer Kapitalbetätigung da und dort gewährt, so sind wir aus dem Einfuhrgeschäft hinausgedrückt. Ebenso kann es auf dem Gebiete der Ausfuhr aus fremden Wirtschaftsgebieten nach Europa gehen. Bietet jemand höhere Preise, so macht er das Geschäft, nicht wir. Die Franzosen und Engländer behalten auf jeden Fall, auch wenn ihr Einfuhr- und Ausfuhrhandel mit auswärtigen Ländern Schwankungen aufweist oder sich weniger schnell entwickelt, großen wirtschaftlichen Einfluß und bedeutende Möglichkeiten, ihre allgemeinen Interessen zur Geltung zu bringen, denn ihr Anlagekapital im Auslande gewährt ihnen Macht.

Unser Gewinn aber steigt oder fällt, je nachdem, ob wir mit Vorteil zu verkaufen und zu kaufen imstande sind oder nicht.

Ich möchte hierfür zum Schluß noch einige Beobachtungen beibringen, die ich selbst in Südamerika gemacht habe. Viele haben die Vorstellung, dort spielten die deutschen Interessen eine große Rolle. Man denkt dabei an die 300 000 Kolonisten deutscher Herkunft und deutscher Sprache in Südbrasilien und an die Menge deutscher Geschäftsleute und Firmen in den meisten südamerikanischen Staaten. Von den Deutschen in Brasilien muß aber gesagt werden, daß es in der Mehrzahl Leute ohne Kapital, in mäßigen, höchstens mittleren Verhältnissen sind: brave Ansiedler, Ackerbauer, Pflanzer, Handwerker, Bierbrauer, Kleinkaufleute, die sich wenig für die allgemeinen Landesverhältnisse interessieren, einen verschwindend geringen politischen Einfluß ausüben, dafür aber um so kräftiger von den Brasilianern ausgenutzt werden und der amerikanischen, französischen, gelegentlich auch der englischen Hetzpresse erwünschte Gelegenheit geben, die öffentliche Meinung in Brasilien, Chile usw. mit Mißtrauen gegen die vermeintlichen deutschen „Umtriebe“ zu erfüllen. In Peru, Bolivia, Chile, Argentinien ist das wirtschaftliche Leben durchweg noch auf die entscheidende Hilfe fremden Kapitals angewiesen. In Lima z. B., der peruanischen Hauptstadt, ist ein großer Teil der Kaufleute deutsch. In Valparaiso und Santiago in Chile ist die deutsche Kolonie bedeutend stärker als die englische, amerikanische und französische. Ähnlich steht es in La Paz und in den Bergwerksstädten auf dem bolivianischen Hochlande. In Buenos Aires kann sich die Zahl der deutschen Handelsfirmen, namentlich der großen, mit der jeder anderen fremden Nationalität messen. In den entlegensten Städten auf dem Kordillerenhochlande und in der Pampa findet man deutsche Handlungshäuser, Geschäftsreisende, Techniker.

Entsprechen aber Einfluß und Ansehen der Deutschen in diesen Teilen Südamerikas ihrer Zahl und ihrer Arbeit? Keineswegs! Engländer und Amerikaner, die viel weniger schmiegsam sind, die den Ansprüchen und Bedürfnissen der Einheimischen viel weniger entgegenkommen, stehen besser da als wir. Das kommt daher, daß sie nicht nur ihre Industrieerzeugnisse verkaufen und Landesprodukte kaufen, wie die deutschen Häuser, sondern durch den ganzen Erdteil hindurch große Kapitalien angelegt haben. Die Bergwerke von Peru sind in amerikanischen, die Eisenbahnen in amerikanischen und englischen Händen. Daß das argentinische Bahnnetz so gut wie vollständig englisch ist, haben wir bereits erwähnt. Wie in Bolivia, wo der deutsche Kaufmann an der ersten Stelle steht, die deutsche Militärmission vor der französischen Kapitalseinfuhr sich zurückziehen muß, erzählte ich gleichfalls. Weil es so steht, darum fallen auch die großen und wahrhaft einträglichen Bestellungen aus Südamerika auf Eisenbahnbaumaterial, Lokomotiven, Waggons, Bergwerkseinrichtungen, landwirtschaftliche Maschinen und dergleichen nur zum geringen Teil nach Deutschland, im wesentlichen aber nach England und Amerika. Das Geld, namentlich das Geld in seiner mächtigsten Form als Großkapital, regiert die Welt. Wer finanziellen Einfluß besitzt, der kann in allen Ländern auf Berücksichtigung seiner Wünsche und Interessen rechnen, der kann sich große Lieferungen zuwenden, der stellt die wissenschaftlichen, kulturellen und militärischen Lehrmeister, der diktiert seinen Geschmack, schreibt die Moden vor und sieht seinen Einfluß an allen Enden wachsen. Wir Deutschen müssen noch große Fortschritte machen, um dieses Ziel zu erreichen.

Lützow.

Von Fritz Freiherr v. der Goltz, Major im Generalstabe der 1. Garde-Division.

(Schluß.)

Während des Waffenstillstandes war Lützow eifrig bemüht, die Kavallerie des Freikorps wieder auf den alten Stand zu bringen. Petersdorff, der mit der Infanterie den ebenfalls durch den Waffenstillstand unterbrochenen Zug des Generals Woronzoff gegen Leipzig mitgemacht hatte, widmete sich mit gleichem Eifer der Verstärkung und inneren Kräftigung seiner Truppe. Auch die Artillerie wurde vermehrt. So kam es, daß Lützow, als die Feindseligkeiten wieder eröffnet wurden, über eine stattliche Macht gebot. Er hatte an 3000 Mann Infanterie, 600 Reiter und 8 Geschütze unter seinem Befehl. Diese Truppen standen den regulären Regimentern kaum noch nach. Es war tüchtig exerziert, Bewaffnung und Ausrüstung wesentlich vervollkommnet worden. Von einem Streifkorps leichter Truppen hatten allerdings die Lützower nicht mehr viel an sich. Sie waren zu einer kampfkräftigen gemischten Brigade angewachsen. Als solche sollten sie nunmehr auch verwendet werden. So erhielt Lützow denn den Befehl, sich dem Kronprinzen von Schweden, dem Oberbefehlshaber der Nordarmee, zu unterstellen. Am 1. August besichtigte dieser das Korps und sprach ihm seine volle Zufriedenheit über die gezeigte Haltung aus.

Die Hoffnung, mit den übrigen preußischen Truppen an den Kämpfen gegen die französische Hauptmacht teilnehmen zu können, erfüllte sich nicht. Vielmehr wurde Lützow der von der Nordarmee abgezweigten Heeresabteilung Wallmoden in Mecklenburg überwiesen. Demgemäß marschierte das Freikorps aus der Gegend von Nauen, wo es untergebracht war, über Schwerin nach Gadebusch und Rhena.

Die allgemeine Lage beim Ablauf des Waffenstillstandes am 16. August 1813 war folgende: Napoleon stand mit rund 400 000 Mann um Dresden, Davout mit fast 50 000 bei Hamburg. Die Verbündeten hatten drei Armeen gebildet. Die Nordarmee war südlich von Berlin aufmarschiert. In Schlesien stand Blücher, im nordwestlichen Böhmen Schwarzenberg. Im ganzen waren die Verbündeten ihrem Gegner nicht unwesentlich überlegen, daher mußte Napoleon versuchen, eine ihrer Armeen nach der anderen zu schlagen, während für diese das Heil im gleichzeitigen Angriff lag. Der Kaiser beschloß, den ersten Stoß gegen die Nordarmee zu führen. Er bestimmte dazu einen Teil seiner Hauptmacht unter Oudinot, die Division Girard aus Magdeburg und Davout. Diese drei Kolonnen sollten konzentrisch und gleichzeitig auf Berlin vordringen, zu dessen Schutz der Kronprinz von Schweden sich zur Schlacht stellen mußte. Für diesen war es von großer Wichtigkeit, sich wenigstens eine der drei feindlichen Abteilungen vom Leibe zu halten. Vor allem mußte er seinen Rücken gegen Davout sichern. Diese Aufgabe wurde Wallmoden anvertraut. Ihm unterstand zu diesem Zweck eine gemischte Heeresabteilung von etwa 25 000 Mann mit 60 Geschützen. Neben der schwedischen Division Vegesack verfügte er über die deutsch-englische, die deutsch-russische Division, die leichten Korps Tettenborn und Doernberg sowie das Korps Lützow. Diese wenig einheitliche Zusammensetzung seiner

Truppen, sein Auftrag und das ungünstige Stärkeverhältnis zum Gegner zwang den General von Anfang an in die Verteidigung.

So mußte sich Lützow, anstatt mit seinen Freiheitskämpfern im Angriff dort mitzuwirken, wo das Schicksal Deutschlands entschieden wurde — auf den sächsischen Schlachtfeldern — damit begnügen, auf einem Nebenkriegschauplatz eine weit weniger glanzvolle, aber deshalb nicht weniger schwierige Tätigkeit auszuüben.

Die Lützower wurden dem leichten Korps des Generals v. Tettenborn zugeteilt und sofort in vorderster Linie verwendet, ein Beweis dafür, daß man Vertrauen zu ihrer Tüchtigkeit besaß.

Wallmoden hatte beschlossen, dem von Hamburg auf dem rechten Elbufer zu erwartenden Vorgehen Davouts an den verschiedenen Geländeabschnitten, die in Mecklenburg durch die der Elbe zuströmenden Nebenflüsse und mehrere Seenlinien gebildet werden*), Widerstand zu leisten. Seine Hauptkräfte teilte er in zwei Gruppen. Im Norden standen die Schweden um Grevesmühlen, im Süden die anderen Divisionen um Wittenburg und Hagenow. Zur Sicherung der letzteren war Tettenborns Abteilung an die Stecknitz, den heutigen Elb-Trave-Kanal, vorgeschoben, wo das Freikorps die Übergänge bei Büchen und Lauenburg besetzt hielt. Dort wurde es am 17. August von überlegenen Kräften angegriffen, verteidigte sich aber tapfer in guter Stellung, wobei die Kompagnie Tiroler Landesschützen, die zu ihm gehörte, vortreffliche Dienste leistete. Auch am 18. August wurden alle Angriffe der Franzosen abgeschlagen und erst in der Nacht zum 19. der Rückzug auf Wallmodens Befehl angetreten. Am 21. bezog die Heeresabteilung eine neue Stellung bei Vellahn. Es gelang ihr, auch in dieser den Feind einen ganzen Tag lang aufzuhalten. Wiederum hielten die Lützower sich brav. Lützow selbst bewährte sich als energischer, umsichtiger Führer.

In den folgenden Tagen setzte Wallmoden, um die auf Bernadottes Befehl auf Stralsund ausweichenden Schweden geschwächt, den Rückzug auf Grabow fort, wo er hinter der Elde erneut Widerstand leisten wollte. Er konnte seinen Auftrag als erfüllt ansehen, wenn es ihm gelang, Davouts Vordringen derart zu verzögern, daß dieser zu der südlich von Berlin zu erwartenden Entscheidungsschlacht zu spät kam. Daher vermied er es mit Recht, seine Truppen einer entscheidenden Niederlage auszusetzen.

Dennoch muß der Widerstand, den er leistete, Davout an das Vorhandensein eines starken Gegners haben glauben lassen; denn der Marschall rückte mit einer Vorsicht und Bedachtsamkeit vor, die von seinem früheren Ungestüm seltsam abwich. Nach dem Gefecht bei Vellahn begnügte er sich damit, Schwerin zu besetzen. Sofort stellte auch Wallmoden den Rückzug ein. Tettenborn, auch bei dieser Gelegenheit als kühner, unermüdlicher Führer hervortretend, umschwärmte mit seinen leichten Truppen den Gegner, ihm möglichst viel Schaden zufügend. Lützow nahm hieran lebhaften Anteil. Am 26. August brach er mit 100 Reitern zu einem Streifzuge gegen die Straße Schwerin—Ratzeburg, auf der den um Schwerin lagernden Franzosen allerhand Transporte zuflossen, auf. Es gelang ihm, bei Gadebusch einen derselben zu überfallen, seine Besatzung nach tapferer Gegenwehr zu überwältigen und

*) Zum Verständnis der Operationen genügt jeder Handatlas.



die Beute im Triumph in das eigene Lager zu führen. Leider fiel bei dieser Gelegenheit sein Adjutant, der Volontäroffizier Theodor Körner, der Tyrtäos der „Schwarzen Schar".

Als später Davout, auf die Nachricht von der Niederlage Oudinots bei Großbeeren, wieder auf Hamburg zurückging, wurde Lützow die Verfolgung auf dem südlichen Flügel übertragen. In drei hitzigen Gefechten bei Zarrentin, Gudow und Mölln am 4. und 5. September gelang es ihm, den Gegner mit ansehnlichen Verlusten hinter die Stecknitz zurückzutreiben.

So standen denn die Dinge wieder auf demselben Punkte, wo sie vor drei Wochen gestanden hatten. Wallmoden war es gelungen, Davouts Offensive völlig lahmzulegen. Hieran hatte das tapfere Freikorps einen von allen Vorgesetzten willig anerkannten erheblichen Anteil. Lützow durfte auf die Leistungen der von ihm aufgestellten und ausgebildeten Truppe stolz sein.

Bald darauf erhielt Wallmoden die Nachricht, daß Davout einen Vorstoß auf dem linken Elbufer plane, um das von den Preußen inzwischen eingeschlossene Magdeburg zu entsetzen. Daraufhin beschloß er, sich mit der Masse seiner Kräfte bei Dömitz an der Elbe aufzustellen, um nötigenfalls den Strom sofort überschreiten zu können. Zu den hierzu bestimmten Truppen gehörte auch Lützow mit einem zusammengesetzten Bataillon und 2 Eskadrons des Freikorps.

Als dann tatsächlich der Vormarsch einer französischen Kolonne über Lüneburg gemeldet wurde, ging ihr Wallmoden entgegen. Lützow wurde der von Tettenborn geführten Vorhut zugeteilt und hatte das Glück, in dem sich am 16. September am Nordrande der Göhrder Forst entwickelnden Gefecht wesentlich zur Erringung des Sieges beizutragen. Ehe das zu weit ausholender Umfassung angesetzte Gros auf dem Kampffelde eintraf, hatten die Lützower einen harten Stand. Aber sie bewiesen bei dieser Gelegenheit, daß sie es an Geschicklichkeit und Energie in der Durchführung eines schwierigen Angriffes mit jeder regulären Truppe aufnahmen. Tettenborn sah sich denn auch veranlaßt, an Friedrich Wilhelm III. folgendes zu berichten:

„Euer Königlichen Majestät freue ich mich versichern zu können, daß sowohl das Lützowsche Korps wie auch das Bataillon Reiche an dem erfochtenen Siege den ruhmvollsten Anteil haben, und besonders im Anfange, ehe die anderen Truppen herangekommen waren, mit unerschrockener Entschlossenheit den überlegenen Feind angegriffen haben. Besonders aber muß ich den Major v. Lützow erwähnen, der inmitten seiner tapferen Anstrengungen durch eine Kugel getroffen wurde."

In der Tat — Lützow war wieder verwundet worden. Zum fünften Male hatte er auf dem Felde der Ehre für König und Vaterland geblutet! Dieses Mal war die Verwundung, Streifschuß am Unterleib und Oberschenkel, sehr ernster Art. Wenn auch seine zähe Natur schließlich allen Gefahren widerstand, so sah er sich doch zu seinem größten Leidwesen vorläufig zur Untätigkeit verurteilt. Daher konnte er auch Tettenborns berühmten Streifzug gegen Bremen, durch den Davout, der nach wie vor bei Hamburg stand, vorübergehend von der Verbindung mit Frankreich abgeschnitten wurde, nicht mitmachen. Wenigstens erlebte er aber die Freude, daß auch bei dieser Gelegenheit ein Teil seines Korps sich auszeichnete.

Inzwischen war bei Leipzig die große Entscheidung gefallen, die mit einem Schlage Deutschland befreite und den Schwerpunkt der kriegerischen Handlung von der

Elbe an den Rhein verlegte. Groß war darüber auch im Lützowschen Korps der Jubel. Bestimmt hoffte man, daß dieses nun endlich seiner ursprünglichen Bestimmung wiedergegeben würde. Gerade bei der Verfolgung der französischen Armee an und über den Rhein konnte ein kampferprobtes Streifkorps große Dienste leisten. Tatsächlich erhielt Petersdorff, der in Lützows Vertretung das Freikorps führte, auch den Befehl, sich dem Korps Bülows anzuschließen, das heißt, jenem Teil der Nordarmee, der die Operation gegen Napoleon weiter fortsetzte. Aber es sollte anders kommen. Der Kronprinz von Schweden rief das Freikorps, das auf dem Marsch nach Westen bereits bis Verden gelangt war, wieder nach Hamburg zurück. Bernadotte hatte während des ganzen Feldzuges nicht einen Augenblick seine eigenen politischen Pläne aus den Augen gelassen. Diese gipfelten in dem Wunsche einer Niederwerfung Dänemarks, um es zur Abtretung Norwegens zu zwingen. Nach Leipzig schien ihm die Zeit zur Ausführung dieses Vorhabens gekommen, daher trennte er sich von der gemeinsamen Sache und wandte sich gegen Norden. Hierbei suchte er so viele Truppen der Nordarmee mit sich zu ziehen wie nur irgend möglich. Unter diesen befand sich auch das Freikorps, über dessen Verwendung seit Wiederaufnahme der Feindseligkeiten ein eigener Unstern waltete. Mit Begeisterung hatten die Lützower zu den Waffen gegriffen, um für das Vaterland zu kämpfen. Nachdem sie geraume Zeit im Anschluß an Truppen fremder Nationalität auf einem Nebenkriegsschauplatz für einen untergeordneten Zweck gefochten, wurden sie jetzt vollends für ausschließlich fremde Interessen eingesetzt!

Daß die Stimmung im Freikorps über dieses Mißgeschick keineswegs rosig war, ist leicht zu begreifen. Sie wurde noch beeinflußt durch die besonderen Verhältnisse, unter denen es kämpfte. Die Lützower wurden meist in vorderster Linie verwendet, erlitten Strapazen und Verluste daher in erhöhtem Maße. Als Freikorps aber, das selbst für sich sorgen sollte, waren sie der Segnungen des für die übrige Armee eingerichteten Nachschubdienstes nicht teilhaftig. Das Korps hatte aus diesem Grunde beständig mit großen Schwierigkeiten in der Beschaffung von Lebensunterhalt und Bekleidung zu kämpfen. Viele Freiwillige nahmen daher ihren Abschied und traten in andere Truppenteile ein. Zahlreiche Angeworbene desertierten oder ließen sich anderweit anwerben. Wenn nicht Lützow, von seiner Verwundung einigermaßen genesen, Ende November wieder das Kommando über das bei der Hamburger Einschließungsarmee befindliche Korps übernommen hätte, so würde dieses sich wahrscheinlich gegen Ende des Jahres aufgelöst haben. Lützow selbst schlug diese Maßregel in einem an den König gerichteten Schreiben vor.

Bessere Zeiten kamen erst wieder, als die Lützower Ende Januar 1814 die Erlaubnis erhielten, nach Frankreich abzurücken, um sich dort endlich mit dem Korps Bülow zu vereinigen. Während sie jedoch unterwegs durch die Belagerung von Jülich eine Zeitlang aufgehalten wurden, war Lützow selbst mit 2 Eskadrons bereits Ende Dezember an den Rhein vorausgeeilt. Dort sollte er die Übergangsmöglichkeiten bei Düsseldorf für die später folgende Nordarmee erkunden. Nachdem dies geschehen und das Ergebnis an Bernadotte gemeldet worden war, beschloß Lützow in seinem Drange, wieder an den Feind zu kommen, den Rhein zu überschreiten. Der starke Eisgang verursachte jedoch einen ihm kaum erträglichen Aufenthalt. Erst am 17. Januar vermochte er bei Bonn seine Absicht auszuführen.

Zu jener Zeit standen die Verbündeten bereits mit Ausnahme der von Bernadotte gegen Dänemark geführten Teile der Nordarmee auf dem linken Rheinufer. Überall waren die schwachen Truppen Napoleons vor ihnen zurückgewichen, und es schien, als werde die Eroberung von Paris bald den glänzenden Abschluß dieses Feldzuges und damit die endgültige Besiegung des Welteroberers bringen. Aber der „Kleine Korporal" sollte sich an der Spitze einer Handvoll Soldaten noch einmal in seiner ganzen Feldherrngröße zeigen und Taten vollbringen, die hinter den besten Leistungen seiner Glanzzeit nicht zurückstehen. So kam es denn wider Erwarten noch zu einem mehrmonatigen Ringen, in dem nicht nur die Böhmische Armee wiederholt zur Einstellung ihres Vormarsches auf Paris und sogar zum Rückzuge gezwungen wurde, sondern auch die Schlesische in einem Augenblick der Sorglosigkeit und Abspannung von empfindlichen Schlägen betroffen wurde.

In diesen Kämpfen spielte die erkundende Tätigkeit der beiden von Lützow geführten Eskadrons eine ruhmvolle Rolle. Wo und wie er konnte, suchte er sich nützlich zu machen. Unermüdlich und mit gutem Erfolge hat er russischen und preußischen Heerführen, vor allem Blücher, seine Dienste zur Verfügung gestellt.

Zunächst beschloß er, sich in die Lücke zu begeben, die zwischen der in die Champagne eingedrungenen Schlesischen Armee und den in Holland stehenden Kräften Bülows und Wintzingerodes bestand, um zwischen beiden die Verbindung aufrecht zu erhalten. Daher wählte er von Bonn aus die Richtung auf Lüttich, wo er am 24. Januar anlangte. Dort traf er die ersten Truppenteile der Verbündeten, eine fliegende Kolonne des Korps Wintzingerode unter dem Kommando Tschernitschews. Auf die Nachricht, daß von Brüssel her General Maison mit einem gemischten Detachement gegen Lüttich anmarschiere, beschlossen beide Führer, ihm entgegenzugehen. Zu einem ernsteren Gefecht kam es aber nicht, da die Franzosen nach den ersten Kanonenschüssen kehrt machten, obwohl der russische Artillerieoffizier, der das Feuer leitete, wie Lützow berichtet, so betrunken war, daß alle seine Kugeln ins Blaue gingen.

Dann trennte sich Lützow wieder von den Russen und marschierte über Huy, Chiny, die Festung Verdun umreitend, nach Süden, um zunächst einmal die Fühlung mit der Schlesischen Armee herzustellen. Am 12. Februar traf er in Châlons sur Marne ein. Aber Blücher hatte die Stadt bereits in westlicher Richtung passiert. Gerade in jenen Tagen entlud sich das Gewitter, welches ihn so nahe am Ziel seiner Wünsche traf und seinen mit großen Hoffnungen begonnenen Zug gegen die feindliche Hauptstadt so jäh unterbrach. Damit hatte es folgende Bewandtnis:

Um endlich eine entscheidende Wendung in diesem durch Schwarzenbergs Zauderstrategie fast der Versumpfung anheimfallenden Kriege herbeizuführen, hatte Blücher sich von der Hauptarmee, mit der vereinigt er Napoleon bei Troyes tatenlos gegenübergestanden hatte, getrennt. Er wollte an der Marne entlang vorstoßen und Paris erobern. Da er Napoleon durch die Böhmische Armee gebunden wähnte, marschierte der Feldmarschall etwas zu sorglos mit weit voneinander getrennten Korps über Montmirail und Epernay vor. In diesen Vormarsch fuhr nun Napoleon in den Tagen vom 10. bis 14. Februar wie der Blitz hinein, schlug bei Montmirail, Champeaubert, Château Thierry und Etoges eins der Blücherschen Korps nach dem

andern und zwang damit die Schlesische Armee zu schleunigem Rückzuge. Dieser wurde in der Richtung auf Châlons sur Marne ausgeführt, über welchen Ort Verstärkungen erwartet wurden.

Das Unglück dieser Februartage war vor allem durch die fehlende Aufklärung in der linken Flanke der Schlesischen Armee herbeigeführt worden. Diese aber war wiederum eine Folge des Mangels an Kavallerie. Daher begrüßte Blücher Lützows Eintreffen mit Freuden. Er schob ihn sofort in der Richtung auf Vertus zur Sicherung der bei Châlons sich neu sammelnden Armee vor. Dort hatten die beiden Eskadrons einen außerordentlich anstrengenden Vorpostendienst zu versehen.

Während der zweiten Offensive Blüchers auf Paris, gegen Ende Februar, befand sich Lützow in der linken Flanke der Schlesischen Armee, also dort, von wo Napoleons Gegenstoß kommen mußte, wenn er etwas zur Rettung seiner bedrohten Hauptstadt tun wollte. Schon hatte der Feldmarschall La Ferté sous Jouarre erreicht, als bei ihm Lützows Meldung einging, daß der Kaiser über Sézanne im Anmarsch sei.

Mit dieser richtigen und schnell übermittelten Meldung hat Lützow wesentlich dazu beigetragen, daß eine Überraschung, wie zwei Wochen früher, dem Kaiser nicht gelang. Außerdem wußte Lützow einen der Schlesischen Armee folgenden Artilleriepark, der durch die anrückenden Franzosen bereits aufs höchste gefährdet war, in Sicherheit zu bringen.

Blücher wich bekanntlich dem neuen Vorstoß Napoleons in Richtung auf Soissons aus, um zunächst seine Vereinigung mit den Korps Bülow und Wintzingerode zu bewerkstelligen. Napoleon folgte, und zwar war es dabei sein Bestreben, über Fismes auszuholen und auf diese Weise die linke Flanke der bei Soissons stehenden Schlesischen Armee zu umfassen. Wenn dieses Manöver ihm glückte, so konnte Blücher von allen seinen Verbindungen und den im Anmarsch befindlichen Verstärkungen abgeschnitten und vernichtet werden. Aber der Feldmarschall entzog sich durch rechtzeitigen Rückzug auf Laon der Gefahr, vereinigte sich mit Bülow und Wintzingerode und war nunmehr stark genug, dem Kaiser eine Schlacht anzubieten. Auch an dieser für die preußischen Waffen so günstigen Entwicklung der Operation hat Lützow seinen Anteil. Er war dem Feinde an der Klinge geblieben und daher in der Lage, den Vormarsch des rechten französischen Flügels über Berry au Bac auf Fismes frühzeitig zu erkennen und an Blücher nach Soissons zu melden.

Während der nun folgenden Schlacht bei Laon befand sich Lützow nicht mehr bei der Schlesischen Armee. Er hatte vielmehr von Blücher den Auftrag erhalten, in Richtung auf Châlons sur Marne das im Anmarsch vom Rhein her befindliche Korps des Generals Grafen von St. Priest aufzusuchen und ihm den Befehl zu bringen, gegen den Rücken der inzwischen auf Laon vorgegangenen französischen Armee zu wirken. Zur Ausführung dieses Befehls ist Lützow infolge der sich nunmehr rasch abspielenden Ereignisse nicht mehr gekommen. Am 11. März kam Lützow in Châlons an. Dort erfuhr er, daß St. Priest auf Reims weitergerückt sei. Als er ihm am nächsten Tage folgte, kamen ihm bereits flüchtige Scharen russischer Truppen entgegen. Napoleon hatte nämlich, nachdem sein Angriff auf Blücher bei Laon abgeschlagen worden war, sich blitzschnell auf St. Priest geworfen und dessen Korps, das in Reims sorglos zur Ruhe übergegangen war, völlig zersprengt.

Lützow war persönlich Zeuge dieser Katastrophe. Seine Eskadrons hatte er wegen Ermüdung der Pferde bei Ludes nördlich Châlons zurücklassen müssen. Nur mit knapper Not gelang es ihm, wieder Anschluß an sie zu gewinnen. Da die französische Armee sich von Reims sofort auf Châlons wandte, so mußte er schleunigst einen Plan fassen, wie er ihr entgehen konnte. Von Blücher, den Lützow in der Gegend von Laon oder Soissons vermutete, war er völlig abgeschnitten. Dennoch beschloß er, sich durch eine Umgehung um den linken Flügel der Franzosen herum an dessen Armee wieder heranzuziehen. Auch hoffte er, auf diesem Wege die Vereinigung mit seiner Infanterie, die er, von der Belagerung Jülichs endlich befreit, im Anmarsch wußte, bewerkstelligen zu können. Dieser Entschluß führte dann zu einem außerordentlich gefahrvollen und an dramatischen Zwischenfällen reichen Marsch über Vouziers, Rozoy nach Vervins, wo er am 18. März eintraf und wieder Anschluß an verbündete Truppen fand. Während des Rittes durch die Ardennen waren die beiden bereits arg zusammengeschmolzenen Eskadrons wiederholt in Gefahr, von den aufständischen Bauern, die sich zusammengerottet und bewaffnet hatten, umringt und niedergehauen zu werden. Nur der energischen und umsichtigen Führung Lützows, der bei dieser Gelegenheit seine sechste Verwundung erhielt, war es zu danken, daß es ihnen gelang, sich durchzuschlagen.

General v. Bülow meldete über Lützows Streifzug in Frankreich am 27. April 1814 an den König:

„Der Major v. Lützow hat auch hier in beinahe täglichen Gefechten sich als ein umsichtiger und braver Offizier bewiesen. Er hat durch die frühe Meldung, daß der Kaiser Napoleon der Armee des Feldmarschalls v. Blücher folgt, wie letztere Ende Februar über Sézanne in der Direktion auf Meaux marschierte, und durch die Nachricht, die er dem auf Montmirail mit einem Artillerie-Train marschierenden Oberst v. Lobenthal hiervon erteilte und wodurch er wahrscheinlich die Rettung dieses Geschützes bewirkt hat, sich wesentlich verdient gemacht, sowie überhaupt der Eifer höchst lobenswert ist, mit dem er Euerer Königlichen Majestät von Anfang des Krieges an gedient hat, weshalb ich zu seiner Belohnung das Eiserne Kreuz 1. Klasse Alleruntertänigst erbitte."

In der Tat, Lützows Unternehmungslust und Kampfesfreudigkeit erscheinen bei diesem, aus eigener Initiative unternommenen Streifzuge auf französischem Boden in glänzendem Lichte.

Mit ihm endet seine Tätigkeit als Freischarenführer; denn seine abgehetzten Eskadrons bedurften dringend einiger Ruhe, und als endlich auch seine Infanterie sich am 15. April bei Péronne mit ihm vereinigte, war der Feldzug bereits entschieden. Napoleon hatte nach der Schlacht bei Paris seine Abdankung unterzeichnet.

Mit dem Friedensschluß wurden aus dem Freikorps zwei Regimenter gebildet und dem stehenden Heere einverleibt: das Infanterie-Regiment Nr. 25 und das 6. Ulanen-Regiment. Lützow, zum Oberstleutnant befördert, erhielt das Kommando des letzteren.

An dessen Spitze zog er in den Feldzug 1815. Schon der erste Tag des französischen Vormarsches über die belgische Grenze brachte ihm den Zusammenstoß mit dem Feinde. Lützow befand sich damals mit seinem Regiment vor der Front der Armee und hatte den Auftrag, den Vormarsch des Feindes aufzuhalten. Zu diesem Zwecke war ihm auch noch ein Bataillon Infanterie unterstellt worden. Mit diesen schwachen Kräften hielt er am 15. Juni das Dorf Gosselies mehrere Stunden gegen große Überlegenheit, wodurch er seinen Auftrag in glänzender Weise löste. Am folgenden Tage hatte er während des Rückzuges auf die bei Ligny in der Ver-

sammlung begriffene Armee Blüchers noch die Gelegenheit, bei Fleurus eine schneidige von Erfolg gekrönte Attacke gegen französische Kavallerie zu reiten. Dann rückte er gegen Mittag mit stark ermüdeten Pferden bei der Reserve-Kavallerie des I. Korps ein, wo er das Kommando einer Brigade übernahm. Bald darauf entbrannte die Schlacht, die Napoleons letzter Sieg sein sollte. Auch in diese hat Lützow noch einmal eingegriffen. Als gegen Abend die Franzosen die preußische Stellung bei Ligny durchbrachen, warf ihnen Blücher alle verfügbare Kavallerie entgegen. Auch Lützow attackierte. Nachdem er feindliche Reiterei in die Flucht gejagt hatte, stürzte er sich auf vorgehende französische Infanterie. Mit seinem Stabe weit vor den Eskadrons reitend, gelangte er bis dicht vor ein feindliches Karree. Da krachte die erste Salve, und neben Lützow stürzten Adjutant und Trompeter getroffen aus dem Sattel. Auch sein Pferd war tödlich verwundet worden, es brach nach ein paar Sprüngen zusammen, seinen Reiter unter sich begrabend. Da unter der Wirkung der nachfolgenden Salven die Attacke scheiterte, war es unmöglich, den am Boden liegenden Führer herauszuhauen, der wegen einer schweren Verletzung des linken Knies sich nicht selbst emporarbeiten konnte. So fiel Lützow in Gefangenschaft. Als Napoleon ihn auf dem Kirchhof von Ligny unter den Gefangenen erblickte, rief er triumphierend aus: „Ah, voici le chef des brigands!“ Dann gab er Befehl, ihn unter sicherem Geleit nach Paris zu bringen. Aber auf dem Transport dorthin wurde er von den nach der Schlacht bei Belle-Alliance die geschlagenen Franzosen hitzig verfolgenden preußischen Truppen befreit.

Über Lützows Tätigkeit in diesem kurzen glänzenden Feldzuge haben sich seine Vorgesetzten in Berichten an den König in lobendster Weise ausgesprochen. Der Orden Pour le mérite, den er für seine Leistungen erhielt, war wohl verdient. —

Am 8. März 1817 erhielt er das Kommando der Kavallerie-Brigade in Münster. Dann hat er nacheinander die 13. und 6. Kavallerie-Brigade geführt. Im Jahre 1822 wurde er zum Generalmajor befördert und 1833 zur Disposion gestellt. Schon im folgenden Jahre starb er am 6. Dezember in Berlin am Schlagfluß.

Lützow war eine prächtige militärische Erscheinung. Von untersetzter Gestalt, mit blondem Haar und Schnurrbart und großen blauen Augen, bot er schon äußerlich das Bild eines echten deutschen Soldaten. „Wenn er ging, so war er durch seine zahlreichen Wunden halb Invalide; stieg er zu Pferde, so bedurfte er dazu einiger Hilfe — aber saß er einmal im Sattel, so war er das Muster eines Husarenoffiziers, ein Ritter ohne Furcht und Tadel.“ Sein leidenschaftliches Temperament, das andere mit sich fortriß, stand ihm bei der Lösung der ihm vom Schicksal gestellten Aufgaben zur Seite. Darin, daß er die heiße Vaterlandsliebe, den Freiheitsdurst, die ihn beseelten, und den festen Willen, die Waffenehre Preußens wiederherzustellen, auf tausende deutscher Männer zu übertragen verstand, die ihm freiwillig in den Kampf folgten, liegt sein unvergänglicher Ruhm begründet. Der Gedanke, daß der Waffendienst ein Ehrendienst ist, stammt aus Lützows Tagen. Er hat viel dazu beigetragen, daß er Gesamtgut unseres Volkes wurde. Mögen Männer wie Lützow, wenn einmal wieder schwere Zeiten kommen sollten, dem deutschen Vaterlande nicht fehlen.

Die III. ordentliche Mitgliederversammlung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt".

In der Zeit vom 26. bis 29. April 1914 hat die „Wissenschaftliche Gesellschaft für Flugtechnik", die ihren Namen nunmehr in den ihre Ziele besser bezeichnenden: „Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt" umgewandelt hat, unter zahlreicher Beteiligung in Dresden ihre III. ordentliche Mitgliederversammlung abgehalten.

Die Reihe der Vorträge wurde durch den derzeitigen Rektor der Technischen Hochschule Hannover, Professor Otzen, eröffnet, der über

„Die technischen Hochschulen im Dienste der Luftfahrt"

sprach. Die Hochschule Hannover habe durch den infolge der Wehrvorlage des Jahres 1913 angelegten neuen Militärflugplatz einen kräftigen Ansporn zur Förderung der luftfahrttechnischen Fragen erhalten. Als besonders wichtig sei ein zielbewußtes Zusammenarbeiten zwischen den Fliegern einerseits und der Technischen Hochschule anderseits erkannt worden, das durch mancherlei Maßnahmen begünstigt werden könne und müsse. Die Flieger sollten die Anbringung von Meßapparaten an ihren Flugzeugen gestatten und zu deren Bedienung geschultes Hochschulpersonal als Begleitung zulassen. Studierenden müßte erlaubt werden, bei einer Fliegertruppe ihr Militärjahr abzudienen, wobei die Organisation derjenigen anzupassen wäre, die heute schon für die einjährig-freiwilligen Ärzte besteht. Den Offizierfliegern müßte die Teilnahme an Hochschulvorträgen ermöglicht werden, wie dies in Hannover bereits mit bestem Erfolge geschehen sei; ein freiwilliges Fliegerkorps nach dem Vorbilde des freiwilligen Automobilkorps müsse für ein möglichst zahlreiches, mit den flugtechnischen und militärischen Fragen und Aufgaben voll vertrautes Offizierpersonal sorgen. Vor allem aber müsse eine großzügige, über ganz Deutschland sich erstreckende Organisation von wissenschaftlich arbeitenden Vereinen geschaffen werden, als deren zentrale Instanz die Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt in ihrer jetzigen Gestalt zu wirken haben würde. An sie müßten sich Tochtergesellschaften anlehnen, die nach und nach in den Provinzen und großen Städten zu begründen wären. Er habe Gelegenheit gehabt, diesen Gedanken Seiner Königlichen Hoheit dem Prinzen Heinrich von Preußen vorzutragen, und dieser habe mit lebhaftem Interesse den Wunsch geäußert, daß sich die Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt eingehend damit befasse.

Auf Antrag des Professors Dr. Prandtl, Göttingen, wurde ein Sonderausschuß gewählt, der die Durchführbarkeit des Planes prüfen und über das Ergebnis seiner Beratungen berichten soll.

Professor Knoller, Wien, brachte hierauf

„Vorschläge zur Festlegung einiger aeromechanischer Begriffe".

Sie bezogen sich im wesentlichen auf drei Punkte, und zwar: 1. Bezeichnung des Flüssigkeitsdruckes, wofür Einheitswiderstände einzuführen sind, 2. die Frage der Flugzeugstabilität, wobei bequem benutzbare Stabilitätsmaße zu wählen wären, endlich

3. den sogenannten Anstellwinkel, der für den planmäßigen Vergleich von Flügelformen wichtig sei. Eine kurze Diskussion erörterte das Für und Wider dieser Vorschläge, auf die in Form eines kurzen Berichtes näher einzugehen sich mit Rücksicht auf die rein theoretische Begründung und Behandlung des Stoffes an dieser Stelle verbietet. Das gleiche gilt für den Vortrag des Aachener Professors Dr. Theodor v. Kármán über

„Längsstabilität und Längsschwingungen von Flugzeugen",

aus dem als Kern nur erwähnt sein möge, daß nach den Untersuchungen des Redners für die Stabilität vor allem zwei Konstruktionsgrößen maßgebend sind, die als „äquivalente Pendellänge" und „relatives Dämpfungsmoment" bezeichnet wurden. Werden diese beiden Verhältniszahlen als Koordinaten einer bildlichen Darstellung gewählt, so läßt sich hiernach der Einfluß aller in Betracht kommenden Störungs- usw. Größen unschwer beurteilen. Der Vortrag wurde von Dr. Trefftz, Aachen, noch durch eine Reihe rein mathematischer Ausführungen ergänzt.

Professor Dr.-Ing. Reißner, Charlottenburg, sprach

„Über den wissenschaftlichen und technischen Stand der Propellerfrage".

Während die Theorien von Rankine und Fitzgerald die Druckvergrößerung hinter dem Propeller vernachlässigen und annehmen, daß die Geschwindigkeit unmittelbar hinter der Schraube größer als vor ihr sei, gehen Greenhill und Prandtl von der Voraussetzung aus, daß hinter dem Propeller sich zunächst ein höherer Druck als vor ihm einstelle und daß sich dieser erst in einiger Entfernung hinter der Schraube in Geschwindigkeitszuwachs umsetze. Im Gegensatz zu dieser „hydraulischen Theorie" vernachlässigen die „Flügelblatttheorien" von Froude, Taylor, Drzewiecki, Knoller und Reißner die hydraulische Seite des Problems. In neuester Zeit versucht man, in der „Zirkulationstheorie der Flügelflächen" ein hydrodynamisch streng der Wirklichkeit angepaßtes Strömungsbild zu entwerfen, eine Betrachtungsweise, die mit den Namen Hendersson, Kimmel, Finsterwalden und Föttinger eng verbunden ist und durch Kutta und Jankowski besondere Förderung erfahren hat. In kritischer Würdigung dieser verschiedenen Theorien kam der Vortragende zu dem Schlusse, daß keine von ihnen durchaus das Richtige treffe, daß aber alle bis zu einem gewissen Punkte zutreffend und daher geeignet seien, sich gegenseitig zu ergänzen und zu kontrollieren.

Nachdem Freiherr v. Soden, Friedrichshafen a. B., das Ergebnis sehr interessanter

„Untersuchungen an Luftschrauben am Stand und in der Fahrt beim Luftschiffbau Zeppelin"

dargelegt und durch eine Reihe instruktiver Lichtbilder veranschaulicht hatte, fand eine angeregte Diskussion über die auch für die Luftfahrt sehr wichtigen, jedoch noch immer ihrer endgültigen Lösung harrenden Fragen des Propellerproblems statt, woran sich hauptsächlich die Professoren Gümbel, Prandtl, Föttinger, v. Kármán, Bende-

mann und **Knoller** sowie Regierungs- und Baurat **Krey** von der Berliner „Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau" beteiligten.

Auf ein hochinteressantes Gebiet führte auch der Vortrag des Diplomingenieurs Dr.-Ing. **Freiherr v. Doblhoff**, Tribuswinkel in Niederösterreich, der

„Über Flugmotoren-Untersuchungen"

sprach. Da bei den außerordentlich schnellaufenden Flugzeug-Explosionsmotoren brauchbare Indikatordiagramme kaum zu erzielen sind, so kommt es bei der Untersuchung derartiger Maschinen vor allem auf möglichst genaue und einwandfreie Feststellung des Drehmoments an, die auf zwei Wegen erreichbar ist: durch Messung an der Welle und durch Messung am Gestell. Die erstgenannte Methode umfaßt die direkte Abbremsung des Motors sowie die Messung mittels eines zwischen Motor und Verbrauchswelle angebrachten Dynamometers, während für die zweite die verschiedenen, besonders in neuerer Zeit entwickelten Pendelwagen-Systeme in Betracht kommen. Nach eingehender Würdigung der Vor- und Nachteile, die mit den besprochenen Meßmethoden verbunden sind, schlug der Vortragende als nach seiner Ansicht zweckmäßigste Art der Drehmomentmessung die Anordnung eines mit pendelndem Gehäuse versehenen Elektromotors vor, wobei der Flugmotor selbst auf festem Gestell, aber unter Einfügung elastischer Lagerungen angebracht ist, so daß alle mit dem Aufbau auf einem Pendelrahmen verbundenen Umständlichkeiten und Schwierigkeiten wegfallen. Die Messung des Drehmoments geschieht dann am besten am Pendelgehäuse des Elektromotors. Diese Methode gestattet die Bremsung des Flugmotors durch die eigene Luftschraube und die Verwendung eines Zusatzluftstromes von ähnlicher Größe, wie er beim Fluge tatsächlich vorhanden ist; damit werden also die äußeren Umstände, unter denen der Motor im Flugzeuge arbeitet, in befriedigendem Maße nachgeahmt.

Ein Ergänzungsreferat hierzu lieferte der Leiter der Motorenabteilung bei der „Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt" in Berlin-Adlershof, Diplomingenieur **Seppeler**, der auf Grund eingehender Erfahrungen zu dem Vorschlage des Vorredners Stellung nahm und im Gegensatze zu diesem die Verwendung von Pendelrahmen befürwortete. Der Vorschlag des Dr.-Ing. **Freiherrn v. Doblhoff** habe besonders zwei Mängel: Einmal seien die hölzernen Luftschrauben sehr von Witterungseinflüssen abhängig, veränderten sich also in einer längeren Versuchsperiode erheblich und fälschten damit die Ergebnisse, zweitens aber bestehe ein nicht zu vernachlässigender Unterschied des Gleichganges während des Betriebes mit Flugmotor und der Eichung durch die elektrische Leistungswage. Die Untersuchungen und Überlegungen der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt hätten vielmehr die Verwendung zweckmäßig durchgebildeter Pendelrahmen als die beste Lösung der Frage ergeben. Eine neue, von ihm entwickelte Ausführungsform einer solchen Pendelwage, bei der die Flugzeugverhältnisse sehr gut angenähert werden können, legte der Redner unter Heranziehung erläuternder Lichtbilder hierauf in ihren Grundzügen dar. Bei dieser Konstruktion, die auch für den „zweiten deutschen Kaiserpreis-Wettbewerb für Flugmotoren" Anwendung finden wird, liegt der Pendelrahmen in einem Luftkanal, ist aber selbst einschließlich Bedienungs- und Motorenraum durch eine feststehende Verkleidung der Einwirkung des

Luftstroms entzogen, so daß die möglichen Fehlerquellen in ihrer Bedeutung für das Endergebnis wesentlich eingeschränkt sind. Der Motor ist dabei durch Anbringung an einem Pneumatikreifen so nachgiebig gelagert, daß die unvermeidlich auftretenden Erschütterungen in ganz ähnlicher Weise wie im Flugzeuge abgefedert sind und daher ohne nachteiligen Einfluß auf die Lebensdauer des Motors sein werden.

In der Diskussion wurde im allgemeinen den von Diplomingenieur Seppeler entwickelten Gesichtspunkten und den daraus gezogenen Schlußfolgerungen zugestimmt, wenn auch der Doblhoffschen Anordnung für eine ganze Reihe von Untersuchungen keineswegs die Berechtigung abgesprochen wurde.

In Gegenwart Sr. Majestät des Königs Friedrich August von Sachsen hielt Geheimer Hofrat Professor Scheit, Dresden, einen Vortrag über

„Die Einrichtungen der mechanisch-technischen Versuchsanstalt an der Dresdener Hochschule".

Er erläuterte zunächst an einer schematischen Zeichnung einen „Prüfstand für Kraftfahrzeuge", bei dem die Hinterräder des auf dem Stande festgehaltenen, aber in Betrieb befindlichen Automobils durch Reibung große Scheiben antreiben, die mittels auf gleicher Achse befestigter Dynamos elektrischen Strom erzeugen. Die Größe dieses Stromes gibt das Maß für die vom Automobilmotor aus durch die Hinterräder übertragenen Leistung. Nach kurzer Beschreibung einer „normalen Backenbremse" (Pronyscher Zaum) unter Hinweis auf die in der Bildung und unkontrollierbaren Abführung von Reibungswärme begründeten Nachteile wurde dann das Prinzip des „Pendelrahmens mit Windflügelbremse" erörtert, bei dem die Leistung durch Luftwiderstand aufgezehrt wird und der für exakte Messungen gut geeignet ist. Ein noch vollkommeneres Prüfungsverfahren gestattet jedoch der „Doppelpendelrahmen", mit dessen Hilfe sowohl Drehmoment als auch Schub mit großer Genauigkeit ermittelt werden können.

Nach diesen einleitenden Darlegungen wurden die Einrichtungen der Versuchsanstalt selbst im Betriebe gezeigt, worauf Se. Majestät der König von Sachsen die Versammlung wieder verließ.

Auf ein auch für die Allgemeinheit äußerst interessantes Gebiet führte dann der Vortrag des Professors Dr. Cohnheim, Hamburg,

„Über die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts beim Vogelflug".

Bei den Vögeln werden die Muskeln von Flügeln, Schwanz und Körper rein reflektorisch in ihrer Spannung stets so verändert, daß das gestörte Gleichgewicht sofort wiederhergestellt wird. Die dabei wirksamen Reflexe gehen teils von dem sogenannten Bogengangapparat, teils von den Nackenmuskeln aus. Daß der Vogel diese Bewegungen nicht auf dem Wege der Überlegung oder des Instinkts, also nicht willkürlich ausführt, bewies der Vortragende durch Experimente, die er an zwei vorher präparierten Tauben und einer ebenfalls für die Versuche vorbereiteten großen Möve vornahm. Bei allen drei Vögeln war das Großhirn, der Sitz der Willkür, herausgenommen worden, trotzdem reagierten Schwanz, Flügel, Kopf usw. auf die durch die Hand des Redners veranlaßten Bewegungen des Körpers sofort in der Weise,

daß sie die zur Erhaltung des Gleichgewichts erforderlichen Gegenbewegungen ausführten. Aus diesen Versuchen, die vorzüglich gelangen, zog der Vortragende den Schluß, daß die nachgewiesenen Eigenschaften der ihres Großhirns beraubten Tiere, die ja lediglich als Reflexautomaten anzusprechen seien, technisch nachzuahmen sein müßten.

In der Diskussion wies Professor Friedländer auf den ganz verschiedenen Grad der Geeignetheit verschiedener Menschen zum Fliegen hin; die einen, gewissermaßen geborene Flieger, reagierten selbst — automatisch — richtig auf jede Bewegung des Flugzeugs, die andern aber sollten das Fliegen lieber unterlassen. Auf eine Anfrage des Professors Dr. Prandtl, der im übrigen vorschlug, derartige Tierversuche auch im Luftstrome durchzuführen, erklärte Professor Dr. Cohnheim, daß die Bogengänge des Gehirns mit ihrer Pendelwirkung zur Erhaltung des Gleichgewichts notwendig seien; nach ihrer Entfernung ist, wie Versuche bewiesen haben, der Vogel hierzu nicht mehr imstande. Eine weitere Frage des Professors Dr.-Ing. Bendemann, ob nicht auch der Magen unter den für die Gleichgewichtserhaltung in Betracht kommenden Organen eine Rolle spiele, beantwortete der Vortragende dahin, der Magen hätte nichts damit zu tun. Die von Bendemann als Beispiel angezogene Seekrankheit gehe von den Bogengängen aus, die erst ihrerseits auf den Magen Reflexwirkungen ausübten.

Geheimer Hofrat Professor Scheit, Dresden, sprach hierauf

„Über die Indizierung von Flugmotoren",

wobei er auf die großen Schwierigkeiten hinwies, die sich bei den hohen Umdrehungen der Explosionsmotoren der Indizierung entgegenstellten. Sei dies auch für die Feststellung der Leistung ziemlich belanglos, so wäre das Indikatordiagramm doch für die Beurteilung des Verbrennungsprozesses in seinen einzelnen Stadien außerordentlich wertvoll. Deshalb müsse man der Entwicklung eines für Flugmotoren geeigneten Indikators größte Aufmerksamkeit schenken.

Dr.-Ing. Mader, Aachen, und Dr. Bergmann, Berlin-Oberschöneweide, machten die Versammlung dann mit Vorschlägen bekannt, die zu brauchbaren Indikatordiagrammen führen könnten. Die Diskussion ergab im wesentlichen Übereinstimmung mit den von Dr. Mader entwickelten Grundsätzen und der von ihm darauf gegründeten Konstruktion, während die Bergmannsche Methode von mehreren Rednern ziemlich abfällig kritisiert wurde.

Der letzte Vortrag der Tagung, den Diplomingenieur Bader, Dresden,

„Über eine Versuchsanordnung zur kinematographischen Aufnahme von fliegenden Modellen"

hielt, führte die Konstruktion eines auf wissenschaftlicher Grundlage durchgebildeten Apparates sowie seines mechanischen Antriebs vor, durch den Bildwechsel und Richtungsänderung der optischen Achse erfolgen. Der Redner wies dabei auf die große Wichtigkeit derartiger Aufnahmen für die wissenschaftliche Durchdringung des ganzen Flugproblems hin.

Der wissenschaftliche Teil der Tagung schloß mit einer Besichtigung der bekannten Kamerafabrik von Heinrich Ernemann A. G. in Dresden. Nach Einsicht-

nahme in die Fabrikation, innerhalb deren insbesondere die Linsenschleiferei Interesse erweckte, hielt ein Oberingenieur der Firma einen kurzen, durch Lichtbilder trefflich erläuterten Vortrag über das Scheinflugsche Verfahren zur Gewinnung winkelrechter Photographien auch bei ungünstiger Lage der Kamera. Dieses Verfahren hat große Bedeutung für die Aufnahme von Landschaftsbildern vom Luftschiffe und Flugzeuge aus, wobei unter Benutzung gewöhnlicher photographischer Apparate stark verzerrte Bilder entstehen würden.

Die damit beendete dritte Versammlung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt" hat ihren Mitgliedern eine reiche Fülle von Anregungen gebracht, die sicherlich von förderndem Einfluß auf die Weiterentwicklung des Luftfahrwesens sein werden. Möge es der deutschen Technik auch auf diesem jetzt heiß umstrittenen Gebiete gelingen, die Führung zu erringen und zu erhalten!

La.



Linienschiffskonstruktionen.

(Besprechung des am 1. April 1914 vor der Institution of Naval Architects von T. G. Owens gehaltenen Vortrages.)*)

(Mit 8 Abbildungen.)

In dem Vortrage sollen die Anforderungen, die heutigestags an die Gefechtskraft eines Linienschiffes gestellt werden, erörtert und ein empfehlenswerter Typ, der den günstigsten Kompromiß unter den einzelnen Gefechtswerten darstellt, vorgeschlagen werden. Gleichzeitig soll die Untersuchung den großen Deplacementsaufwand der heutigen Linienschiffe rechtfertigen. Alle drei Punkte sowie deren Beleuchtung durch einen englischen Fachmann dürften von allgemeinem Interesse sein.

Deplacementszusammenstellung.

Owens beginnt mit einer Untersuchung über Deplacementswerte. Wird das Deplacement = P unterteilt in

1. Schiffskörper und Ausrüstung = $a \cdot P$,
2. Maschinenanlage und Brennstoff = $b \cdot P^{2/3}$,
3. Bewaffnung und Panzerung = p,

so ist $P = a \cdot P + b \cdot P^{2/3} + p$.

Sind die Koeffizienten a und b bekannt, so kann nach dieser Gleichung für eine bestimmte Geschwindigkeit der Anteil, der vom Deplacement für die Bewaffnung und Panzerung bei Schiffen verschiedener Größe zur Verfügung steht, angenähert ermittelt und der Vorteil größerer Deplacements gegenüber kleineren zahlenmäßig festgestellt werden. Ferner kann das Sinken des Anteils für Bewaffnung und Panzerung für gleich große Schiffe bei zunehmenden Geschwindigkeiten gegenübergestellt werden. Nach eingehender Prüfung der Schiffskonstruktionen innerhalb der Jahre 1905 bis 1913 bleiben die Koeffizienten a und b unter der Voraussetzung gleicher Bauart des Schiffskörpers und gleicher Konstruktionsgeschwindigkeit innerhalb größerer Deplacementsschwankungen praktisch konstant. Die nachstehende Tafel gibt eine Zusammenstellung für englische Linienschiffe bei einer Konstruktionsgeschwindigkeit von 21 kn. Die Werte entsprechen ausgeführten Konstruktionen, die Deplacements gelten für das Schiff in beladenem Zustande.

1	2	3	4
P ts	$a \cdot P + b \cdot P^{2/3}$ ts	p ts	$\frac{p}{P}$
18 000	11 120	6 880	0,383
20 000	12 150	7 850	0,392
22 000	13 170	8 830	0,401
24 000	14 180	9 820	0,409
26 000	15 190	10 810	0,416
28 000	16 180	11 820	0,422
30 000	17 155	12 845	0,428

*) Veröffentlicht im »Engineering« vom 3. April 1914.

Nach diesen Zahlen steigt bei zunehmendem Deplacement der für Artillerie und Panzerung zur Verfügung stehende prozentuale Anteil. Abbild. 1 zeigt dies in der Kurve A zeichnerisch für die bisherigen englischen Großkampfschiffe. —

Die Tafel und die Kurven geben einen interessanten Überblick über die bisherige Entwicklung der englischen Großkampfschiffe und sind als statistisches Material willkommen*). Im übrigen bietet die Untersuchung aber nichts Neues. Es ist eine bekannte Tatsache, daß mit zunehmendem Deplacement bei gleichbleibender Konstruktionsgeschwindigkeit der Deplacementsanteil für Schiffskörper, Ausrüstung und Maschinenanlage sinkt und der Panzerung und Artillerie zugute kommt. Der Einfluß, den eine Änderung in der Wahl des Betriebsmittels für die Maschinenanlage hervorruft, ist leider unberücksichtigt geblieben. Durch die Anwendung reiner Ölfeuerung, wie sie z. B. auf den Schiffen der „Queen Elizabeth"-Klasse durchgeführt ist, kann die Schiffsgeschwindigkeit ohne Erhöhung des prozentualen Anteils des Maschinengewichts

Abbild. 1.

gesteigert werden. Zwecklos ist es, auf Grund der Formel einen Vergleich zwischen der Wertigkeit kleinerer und größerer Deplacements zu ziehen, da hierbei eine Reihe von Faktoren zu berücksichtigen ist, die sich zahlenmäßig überhaupt nicht gegenüberstellen lassen.

Schleppwiderstand des Schiffskörpers und der Anhänge.

Neben der konstruktiven Verbesserung des Schiffskörpers und der Maschinenanlage zugunsten der Gewichtserleichterung kann ein weiterer Deplacementsgewinn durch Verringerung des Schiffswiderstandes auf Grund eingehender Schleppversuche erzielt werden. Eine bei Vickers ausgeführte Versuchsreihe von Modellen mit ver-

*) Die Bemerkungen des Besprechenden sind in kompressem Druck gesetzt.



schiedenen Ruderanordnungen hat für eine Schiffsgeschwindigkeit von 25 kn zu folgendem Ergebnis geführt:

1. Modell ohne Anhänge 23 450 ePS,
2. Modell mit einem Mittschiffsruder (Ruderfläche $^1/_{50}$ vom Lateralplan) 23 750 ePS,
3. Modell mit zwei Mittschiffsrudern (Ruderfläche $^1/_{46}$ vom Lateralplan) 24 000 ePS,
4. Modell mit zwei seitlichen Rudern unter $10^1/_2°$ zur Mittschiffsebene konvergierend (Ruderfläche $^1/_{32,5}$ vom Lateralplan) 25 100 ePS.

Diese Werte werden beim wirklichen Schiff durch den Schraubenstrom noch erhöht. Ferner ist festgestellt worden, daß der Widerstand zweier Seitenruder mit der Konvergenz der Ruder zur Mittschiffsebene zunimmt. Dem Vorteil, den hiernach die Anordnung eines einzelnen Mittschiffsruders bietet, steht beim Doppelruder keine Verkleinerung des Drehkreises gegenüber, wie Versuche zwischen Schiffen von fast gleichen Abmessungen mit einem Einzelruder und zwei Seitenrudern gezeigt haben. —

So interessant diese Versuchsergebnisse sind, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß ein Mehrschraubenschiff mit zwei Seitenrudern infolge der günstigeren Wirkung des Schraubenstromes auf die Ruder besser steuert als ein Schiff mit Mittschiffsruder. Sir Philip Watts, der bisherige Chefkonstrukteur der englischen Marine, wies in der Diskussion darauf hin, daß gerade zur Verbesserung der Steuerfähigkeit bei der „Dreadnought" die beiden Seitenruder eingeführt seien. Wenn auch bei den neuesten Konstruktionen die Doppelruder aufgegeben seien, so bliebe doch die Tatsache bestehen, daß sie sich sehr bewährt hätten. Er sei der Ansicht, daß in Wirklichkeit die Widerstandsvermehrung nicht 5 v. H., sondern nur 3 v. H. betrage, und daß es daher fraglich wäre, ob der Verlust von $^1/_4$ kn bei einem 25 kn-Schiff nicht durch eine bessere Steuerfähigkeit ausgeglichen würde.

Geschwindigkeit.

Jede Geschwindigkeitssteigerung bedeutet einen Verlust an den Gefechtswerten der Bewaffnung und Panzerung. Ein kleiner Geschwindigkeitsüberschuß über den Gegner kann von entscheidendem Einfluß sein, wenn vor der Schlacht große Wege zurückgelegt werden müssen. Während der Schlacht selbst tritt der Geschwindigkeitsunterschied nicht derart in den Vordergrund, da die taktischen Bewegungen der Flotte nur von kurzer Dauer sind. Bei Linienschiffen können hohe Geschwindigkeiten nur voll ausgenutzt werden, wenn alle Einzelglieder der Schlachtflotte annähernd übereinstimmende Schnelligkeit und Aktionsradius haben. Allgemein dürfte der Vorschlag des Admirals Sir Edmund Freemantle, in der Geschwindigkeit der Flotte nicht hinter dem voraussichtlichen Gegner zurückzubleiben, den richtigen Weg zeigen. —

Diese kurzen Ausführungen müssen als durchaus treffend bezeichnet werden. Der moderne Zug, auf allen Gebieten Schnelligkeitshöchstleistungen zu erzielen, darf nicht den Geschwindigkeitswert der Linienschiffe beeinflussen und ihn zum Nachteil wichtigerer Gefechtswerte übermäßig in den Vordergrund drängen.

Bewaffnung und Panzerung.

Bewaffnung und Panzerung bestimmen die Größe der Linienschiffe, deren untere Deplacementsgrenze durch die Anforderungen, die heutigentages an diese Gefechtswerte gestellt werden, festgelegt ist. Die außerordentliche Entwicklung der Torpedo-

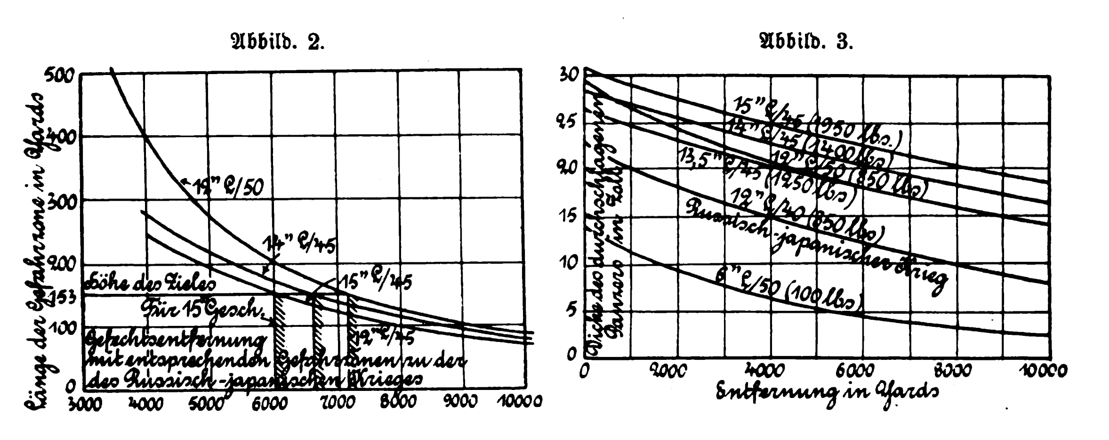
waffe in den letzten Jahren hat die wahrscheinliche Kampfentfernung vergrößert und damit zum Übergang zum größeren Geschützkaliber gezwungen. Hierzu hat gleichfalls der Wunsch nach einer Vergrößerung des bestrichenen Raumes und der Treffsicherheit bei geringerer Anfangsgeschwindigkeit geführt. Die Mittschiffsaufstellung der schweren Geschütze ist allgemein angenommen. Für eine große Feuerdichtigkeit und gute Torpedoabwehr ist die Verwendung des größten noch von Hand leicht zu bedienenden Geschützkalibers, des 15,2 cm mit einem 45 kg-Geschoß, am zweckmäßigsten. Die Durchschlagskraft dieses Geschützkalibers auf der kürzesten Gefechtsentfernung, mit der zu rechnen ist, bestimmt die untere Grenze in den Panzerdicken. Die Erörterungen über Bewaffnung und Panzerung der Linienschiffe konzentrieren sich daher auf die Fragen über die Kalibergrenze der schweren Artillerie mit Rücksicht auf die wahrscheinliche Gefechtsentfernung, auf die Geschützzahl für das Schiff und Rohrzahl für den Turm, auf die größten Panzerdicken und Ausdehnung des Seitenpanzers sowie auf den wagerechten Panzerschutz und den Unterwasserschutz. —

Unter diesen allgemeinen Betrachtungen ist die grundsätzliche Forderung einer kräftigen Mittelartillerie für Linienschiffe bemerkenswert. Während bei den deutschen Linienschiffskonstruktionen stets an dem 15 cm-Kaliber festgehalten worden ist, weisen die englischen Großkampfschiffe erst bei den im Frühjahr 1912 auf Stapel gelegten Schiffen der „Iron Duke"-Klasse den Übergang vom 10,2 zum 15,2 cm-Kaliber auf, womit die Richtigkeit der Forderung anerkannt wird. Der Vorteil des größeren Geschützkalibers, die Rohrlänge und Anfangsgeschwindigkeit bei gleicher Mündungsenergie herabsetzen zu können, dürfte für die englischen Geschützkonstruktionen unter Berücksichtigung der Lebensdauer der 30,5 cm L/50-Drahtgeschütze von besonderer Bedeutung sein.

Die Kalibergrenze der schweren Artillerie und die erforderlichen Panzerdicken.

Erörterungen über die Kaliberfrage erfordern zunächst ein Eingehen auf die wahrscheinliche Gefechtsentfernung. Die untere Grenze ist durch die wirksame Torpedoschußweite gegeben. Während im russisch-japanischen Kriege die Torpedos etwa 3200 bis 4100 m liefen, ist jetzt mit einer Entfernung von 5500 bis 6400 m zu rechnen; französische Angaben sprechen sogar von 9000 m. Hiernach ist anzunehmen, daß die heutige Gefechtsentfernung nicht unter 7500 m liegen wird. Nach oben hin bildet die Sichtbarkeit des Zieles die natürliche Begrenzung. Von einem Standpunkt von 9 m Höhe über dem Wasser liegt die sichtbare Horizontgrenze unter 11 000 m. Von Autoritäten wird angenommen, daß die äußerste Gefechtsentfernung bei sichtigem Wetter 9000 m kaum überschreiten wird. Bei dieser Gefechtsentfernung sollen die schweren Geschütze noch den dicksten zur Verwendung gelangenden Panzer durchschlagen und hierbei eine wirksame Sprengmasse in das Schiffsinnere bringen, einen möglichst großen Raum bestreichen und große Treffsicherheit besitzen. Der bestrichene Raum des 30,5 cm-Geschützes, das bei einer Länge von L/50, einem Geschoßgewicht von 385 kg und einer Anfangsgeschwindigkeit von 914 m die Grenze seiner Leistungsfähigkeit erreicht hat, ist zwar günstiger als bei den größeren Kalibern von geringerer Rohrlänge und niedrigerer Anfangsgeschwindigkeit, wie Abbild. 2 zeigt. Dieser Punkt würde also neben ausreichender Durchschlagskraft gegen die jetzt gebräuchlichen Panzerstärken und der größeren zu erzielenden Feuergeschwindigkeit für Beibehaltung des 30,5 cm-Geschützes sprechen. Die wegen des Wachsens der Torpedoschußweiten wahr-

scheinlich zu erwartende weitere Steigerung der Gefechtsentfernungen, die Möglichkeit: Gleiche Mündungsenergie bei geringerer Anfangsgeschwindigkeit zu erreichen, das bessere Heilbleiben der schweren Geschosse beim Durchschlagen starker Panzerungen, die größere Sprengladung des größeren Kalibers und die daraus sich ergebende Aussicht, vielleicht zu einem Einheitsgeschoß zu gelangen, führten aber schließlich doch zur Kalibersteigerung. Wenn auch das 30,5 cm-Geschoß nach beistehenden, auf Grund der Gavre-Formel aufgestellten Kurven (Abbild. 3) auf 9000 m 365 mm-Panzer bei günstigstem Auftreffen durchschlägt, so ist mit einem derartigen Auftreffwinkel nur als Ausnahme zu rechnen. Außerdem ist die im Schiffsinnern mit dem 30,5 cm-Geschoß zu erzielende Sprengwirkung zu gering. Eine Erhöhung des Geschoßgewichts würde aber die Rohre des 30,5 cm-Geschützes zu schnell abnutzen. Das größere Kaliber gestattet trotz der Erhöhung der Durchschlagskraft und Sprengwirkung eine Herabsetzung der Anfangsgeschwindigkeit, wodurch die Rohrabnutzung verringert und die Treffsicherheit erhöht wird. Für die Unterbringung der Geschütze an Bord ist die Einführung von Drilling- und Vierlingtürmen auf Schiffen fremder Marinen beachtenswert. Es ist nicht ausgeschlossen,



Abbild. 2.

Abbild. 3.

daß auch auf englischen Schiffen dieses System eingeführt wird. Gewicht und Raumgewinn sowie Beschränkung der Turmzahl zugunsten der Feuerleitung sprechen für diese Anordnung. Als Nachteile werden der große Ausschlag der Türme beim Schießen, die schlechte Munitionszufuhr und die Anhäufung von zu viel Rohren in einem Turm angeführt. Die Schießversuche auf „Dante Alighieri“ in Spezia, Dezember 1912, haben gezeigt, daß die technischen Schwierigkeiten überwunden sind. Die Frage des erforderlichen Schutzes des Gürtels und der Türme ist bei der großen Durchschlagskraft der neuen Geschütze schwer zu lösen. Nur auf den Schiffen der Vereinigten Staaten sind Türme und Kommandoturm angemessen gepanzert. Alle sonst auf Linienschiffen vorgesehenen Panzerdicken werden von dem großen Kaliber selbst auf größter Gefechtsentfernung durchschlagen. Nur die Tatsache, daß der für das Durchschlagen erforderliche Auftreffwinkel zu den Ausnahmen gehört, rechtfertigt die heutigentags zur Anwendung kommenden Panzerdicken, sonst müßten diese erhöht oder das Schiff nur gegen die Wirkung der Mittelartillerie geschützt werden, da eine verbesserte Panzerqualität bis jetzt noch nicht erfunden ist. —

Diese Erörterungen des Vortrages zeigen, daß der Gefechtswert der Torpedowaffe bei einer weiteren Steigerung der Laufstrecke, Laufgeschwindigkeit und Feuergeschwindigkeit immer mehr zunimmt. Den Rivalen Artillerie und Panzer treten Torpedowaffe und Unterwasserschutz immer mehr an die Seite und treiben die Deplacements weiter in die Höhe.

Die charakteristischen Merkmale der heutigen Linienschiffskonstruktionen.

Alle Linienschiffsbauten der Hauptseemächte zeigen sehr große Deplacements, die schwere Artillerie in Mittschiffsaufstellung, die Mittelartillerie hinter Panzerschutz auf dem gleichen Deck wie die Drehtürme oder ein Deck tiefer. Der Seitenpanzerschutz reicht der Höhe nach etwa von 1,2 bis 1,8 m unter der Wasserlinie bis zum Oberdeck und dehnt sich der Länge nach über den Bereich der Maschinen-, Kessel- und Munitionsräume aus. Die Schiffsenden, die Zitadelle und die Kasematten sind etwa halb so dick gepanzert wie der Gürtel, während die schwere Artillerie den gleichen Schutz wie die Schwimmlinie hat. Bei allen Schiffen sind gepanzerte Decks vorgesehen und bei den meisten der jetzigen Konstruktion Torpedolängsschotte. Wenn auch die Geschützaufstellung sowie Verteilung und Dicke der Panzerung bei jeder Schiffsklasse aller Nationen Verschiedenheiten aufweisen, so bleiben doch die Grundsätze, auf denen die Konstruktionen aufgebaut sind, fast die gleichen. Es scheint, als ob der jetzt eingeschlagene Weg erst verlassen werden wird, wenn die Autoritäten der ganzen Welt sich davon überzeugen oder eine Seeschlacht den Beweis erbringt, daß Artillerie und Panzerschutz in ihrem gegenseitigen Verhältnis zueinander den auf sie gesetzten Erwartungen nicht entsprechen. —

Hierzu sei bemerkt, daß ein Vergleich der zur Zeit im Bau befindlichen Linienschiffe der einzelnen Nationen keineswegs eine einheitliche Konstruktionsbasis erkennen läßt. Sowohl die aufeinanderfolgenden Schiffsklassen einer Nation, wie die gleichaltrigen Schiffe der einzelnen Seemächte zeigen ganz wesentliche Typunterschiede. Die Mittschiffsaufstellung der schweren Artillerie ist zwar nach dem zielbewußten Vorgehen der Vereinigten Staaten allgemein angenommen, dagegen ist die Frage, ob Mehrgeschütztürme mit einer größeren Geschützzahl geringeren Kalibers oder ob Doppeltürme mit insgesamt weniger, aber schwereren Geschützen vorzuziehen sind, noch ein sehr strittiger Punkt, der sowohl die Gefechtskraft wie die Konstruktion eines Schiffes erheblich beeinflußt. Während England und Deutschland die Doppeltürme wählen, bevorzugen Rußland, die Vereinigten Staaten und Österreich-Ungarn den Drillingturm, Italien die gemischte Aufstellung von Doppel- und Drillingtürmen und Frankreich den Vierlingturm. Auch über die Anordnung der Mittelartillerie, ob zusammengefaßt in einer unterteilten Zentralkasematte, wie auf den deutschen Schiffen, oder in Gruppen auf dem gleichen oder verschiedenen Decks verteilt, wie z. B. auf französischen und amerikanischen Schiffen, gehen die Meinungen auseinander. In der Verteilung der Seitenpanzerung haben die Vereinigten Staaten auf der „Oklahoma" einen eigenen Weg eingeschlagen, insofern sie zugunsten eines dicken Wasserlinienschutzes die Panzerung des Oberschiffs und der Mittelartillerie aufgegeben haben. Als Unterwasserschutz werden in der Konstruktion voneinander abweichende Systeme von den verschiedenen Marinen eingebaut. Bis zu einem Einheitstyp für Linienschiffe ist daher noch ein weiter Weg. Die heutige Geheimhaltung zwingt jede Nation, ihre eigenen Versuchswege zu gehen und Erfahrungen zu sammeln. Wer zur Zeit führt, ist schwer zu sagen. Soviel steht aber fest, daß in den wichtigen Fragen der Ausdehnung und Dicke der Seitenpanzerung, des Unterwasserschutzes und der Mittelartillerie die englischen Konstruktionen seit der „Dreadnought" nicht vorbildlich gewesen sind, wie der verstorbene Chefkonstrukteur

der englischen Marine Sir William White im Naval Annual 1912 des näheren dargelegt hat.*)

Grundlagen des empfehlenswertesten Typs.

Den nach jeder Richtung hin empfehlenswertesten Typ festzulegen, ist schwer, wohl aber können bestimmte Konstruktionsbedingungen aufgestellt werden, die bei einem Linienschiffsentwurfe durchgeführt werden müssen, um dem Schiffe eine in jeder Richtung ausreichende Gefechtskraft zu geben.

Schwere Artillerie. Kaliber und Geschoßgewicht sind so zu bemessen, daß eine wirksame Sprengladung auf größter Gefechtsentfernung durch den dicksten Gürtelpanzer, der auf heutigen Schiffen eingebaut wird, in das Schiffsinnere gebracht werden kann. Des weiteren sind großer bestrichener Raum bei angemessener Lebensdauer des Geschützrohres zu fordern. Diesen Bedingungen genügt das 35,6 cm-Kaliber, das nach der Gavre-Tabelle 356 mm-Krupp-Panzer auf 11 000 m durchdringen und im Schiffsinnern eine kräftige Sprengwirkung hervorrufen kann. Als Geschützaufstellung ist die Anordnung von vier Türmen in Mittschiffslinie derjenigen von fünf oder sechs Türmen zweifellos vorzuziehen, da hierbei die Feuerleitung leichter ist, die Zielscheibe verkleinert wird und eine geringere Zahl an Geschützbedienungsmannschaft erforderlich ist. Eine räumliche Trennung der Türme, die bei großer Schiffslänge durchführbar ist, verringert die Gefahr einer gleichzeitigen Zerstörung von zwei Türmen nebst den zugehörigen Munitionsräumen durch einen glücklichen Treffer. Eine annähernd gleichmäßige Feuerhöhe aller Türme über der Wasserlinie erhöht die Trefferprozente. Der hierbei auftretende Verlust an Bug- und Heckfeuer wird heutzutage von Seeoffizieren gering eingeschätzt. —

Es wäre zweckmäßig gewesen, hier oder besser in den vorhergehenden allgemeinen Erörterungen auf die Frage einzugehen, ob aus schießtechnischen Gründen eine Verringerung der Turmzahl unter vier unrationell ist, da bei einer Rückkehr zu kleineren Deplacements zunächst die Turmzahl herabgesetzt werden müßte. Ferner wird unter den Bedingungen für die schwere Artillerie eine Angabe über die erforderliche Feuergeschwindigkeit, die einen erheblichen Einfluß auf die Drehturmabmessungen und -gewichte ausübt, vermißt. Gegen die bevorzugte Aufstellung von vier Türmen auf einem Deck ohne Überhöhung der Türme („Gangut"-Klasse) sprechen neben der Verringerung der Bestreichungswinkel die von Signor Salvatore Orlando in der Diskussion sehr treffend angeführten Schwierigkeiten in der Anordnung von Booten, Scheinwerfern, Ballonabwehrgeschützen und Luftschächten. Die englischen Seeoffiziere sollen allerdings diesen Glattdecktyp, wie Admiral Freemantle im Schlußwort erwähnt, dem Schiff mit überhöhten Türmen vorziehen, weil die Aufbauhöhe geringer sei, eine Ansicht, die sehr anfechtbar ist, wenn gleiche Feuerhöhe der Mittelartillerie bei beiden Schiffstypen vorausgesetzt wird.

Mittelartillerie. Das Kaliber der Mittelartillerie soll so groß sein, daß das Geschütz von Hand leicht und schnell geschwenkt und gerichtet werden kann. Die Geschützzahl muß sich nach dem verfügbaren Deplacement und Platz richten. Die Geschütze sollen so aufgestellt werden, daß bei größtem Bestreichungswinkel ein möglichst großer Raum vor- und achteraus bestrichen wird; ihre Feuerhöhe über der Wasser

*) Auszug in der Marine-Rundschau, September 1912.



linie muß die Verwendung bei normalem Wetter im Gefecht sicherstellen, jedoch nicht übertrieben werden, um unnötigen Gewichtaufwand für Unterbauten und Panzerschutz sowie die Vergrößerung der Scheibe zu vermeiden. —

Hierzu sei bemerkt, daß bei der Erörterung der Frage über die Aufstellung der Mittelartillerie die Entscheidung von Wichtigkeit ist, ob zugunsten einer übersichtlichen Feuerleitung die gesamten Geschütze in einer unterteilten Zentralkasematte zusammengefaßt werden sollen oder ob eine Unterteilung in Gruppen auf ein oder mehrere Decks verteilt zugelassen werden kann. Auch die zu fordernde Feuergeschwindigkeit und die damit zusammenhängende Munitionszufuhr von den Kammern zu den Geschützen sowie die in den Kammern unterzubringende Munitionsmenge dürften zu den wesentlichen Konstruktionsbedingungen gehören. Im nachfolgenden Entwurf II liegen z. B. die 15,2 cm-Munitionskammern viel ungünstiger zu den Geschützen als im Entwurf I.

Torpedorohre. Es sind so viel Torpedorohre anzuordnen, wie sich bei den gegebenen Schiffsabmessungen unterbringen lassen, wenn angängig nicht unter drei auf jeder Seite. —

Hier fehlen Angaben über Kaliber der Torpedos und Richtung der Rohre sowie über die Feuergeschwindigkeit, mit der die Torpedos sich ausstoßen lassen müssen, Punkte von wesentlicher Bedeutung für die Größe der Torpedoräume. Die in den nachfolgenden Entwürfen angenommenen Torpedoraumlängen dürften eine volle Ausnutzung dieser Waffe nicht gewährleisten.

Panzerschutz. Der Seitenpanzer soll möglichst bis zum Batteriedeck reichen und so dick sein, daß er von 35,6 cm- oder 38,1 cm-Geschossen auf 9000 m nicht durchschlagen wird. Den gleichen Schutz sollen die Barbetten der schweren Geschütze erhalten, während die Frontplatten der Drehtürme 10 v. H. und die Kommandoturmplatten 20 v. H. dicker sein sollen. Der Kasemattpanzer soll Panzergeschosse der größten von Hand zu bedienenden Geschütze auf 7300 m abweisen können. Den gleichen Schutz sollen die Schiffsenden erhalten. —

Hiernach würde die Seitenpanzerung bei günstigstem Auftreffwinkel Platten von etwa 460 mm Dicke nach den Durchschlagskurven verlangen, die Drehtürme und der Kommandoturm noch mehr. Da ein derartiges Panzergewicht mit den heutigen Deplacements nicht zu vereinigen ist, in den nachher auf Grund dieser Bedingungen vorgeschlagenen Plänen auch nur 330 mm dicke Platten in der Wasserlinie vorgesehen sind, so muß die obige Forderung in der vorliegenden Fassung zu weitgehend sein. Hierauf hat auch Admiral Sir Cyprian Bridge in der Diskussion hingewiesen.

Unterwasserschutz. Es müssen Torpedolängsschotte vorgesehen werden, deren Abstand nach den Versuchsergebnissen mindestens 4,5 m von der Außenhaut betragen soll. Der Abstand ist wichtiger als die Dicke, da Versuche gezeigt haben, daß ein dickes Torpedoschott in dem bisher üblichen Abstand von der Außenhaut durch eine Unterwasserdetonation aufgerissen wird und Teile des Schottes die Bunkerschotte durchschlagen und die Kessel beschädigen. Das Panzerdeck zwischen Außenhaut und Torpedoschott ist derart mit dem Torpedoschott zu verbinden, daß der Gasdruck bei Detonationen eher das Panzerdeck als das Torpedoschott zerstört. Die von Elia vorgeschlagene Bauart (Abbild. 4), die durch eine elastische Wand die Gasdruckwirkung abschwächen soll, ist zwar kostspielig, erfüllt aber ihren Zweck besser als alle bisherigen Konstruktionen. —

Vermißt wird hier eine Angabe über die Längenausdehnung des Torpedoschutzes. In den beiden nachfolgenden Entwürfen sind zwar für den Bereich der Zitadelle 38 mm dicke Torpedolängsschotte vorgesehen, der vorstehend geforderte Abstand von der Außenhaut ist aber ganz im Widerspruch zu den angeführten Versuchsergebnissen nur im Bereiche der Kesselräume innegehalten. Gegen den von Elia vorgeschlagenen Unterwasserschutz dürfte, soweit aus der zeichnerischen Wiedergabe zu erkennen ist, in erster Linie der geringe Abstand von der Außenhaut sprechen. Außerdem verkleinert er den verfügbaren Bunkerraum recht erheblich.

Abbild. 4.

Wasserdichte Unterteilung. Je größer die wasserdichte Unterteilung über und unter der Schwimmlinie ist, um so geringer ist die Gefahr, daß ein Schiff durch Geschoßtreffer oder Unterwasserexplosionen außer Gefecht gesetzt wird. Ein bei Vickers gebautes Schiff für das Ausland hat im Vertrage die Bedingung, daß es bei einer Verletzung der Außenhaut durch Detonationen im Mittelschiff auf 15,2 m Länge nicht mehr als 11° überliegen und in einer bestimmten Zeit durch automatisches Gegenfluten wieder gerade liegen soll.

Gepanzerte Decks. Die Seitenpanzerung ist an ihrem Oberende durch ein gepanzertes Deck abzuschließen, das auf Grund von Versuchen mit Senkschüssen nicht dünner als 38 mm sein soll. Das Panzerdeckmaterial muß dessen Heranziehung für die Festigkeit des Schiffskörpers zulassen und nicht nur als wagerechter Panzer wie bei Schiffen fremder Marinen eingebaut werden. Über den Wert des eigentlichen Panzerdecks in Höhe der Wasserlinie können Zweifel entstehen, es wäre zweckmäßiger, das hierfür erforderliche Gewicht zur Verstärkung der Seiten- oder Oberdeckspanzerung aufzuwenden. Professor Hovgaard hat bereits 1903 darauf hingewiesen, daß Panzerdecks nur gegen Geschoßsplitter gut schützen, gegen Geschoßdetonationen aber nur geringe Widerstandskraft haben. —

Es wird hier eine Angabe vermißt, aus wieviel Plattenlagen die gepanzerten Decks gebaut und in welcher Weise die Platten miteinander verbunden werden sollen, da hierdurch Widerstandskraft wie Gewicht stark beeinflußt werden.

Schutz gegen Luftfahrzeuge. Vor der Hand wird die Gefahr von Geschoßtreffern aus Luftfahrzeugen noch gering veranschlagt. Müssen jedoch später hiergegen Maßnahmen getroffen werden, so dürften Vergrößerung der Panzerdicke und der Balkenbucht des Oberdecks der richtige Weg sein. —

Es ist unverständlich, was mit dem Vorschlage, die Balkenbucht zu vergrößern, erreicht werden soll. Der Widerstand gegen Gasdruck könnte durch ein Schildkrötendeck bei den großen Schiffsbreiten nur unwesentlich verbessert werden.

Maschinenanlage. Um die bei Marschgeschwindigkeiten ungünstige Ökonomie der Turbinen zu vermeiden, wird die Zahnradübertragung scheinbar zur Annahme kommen. Der Einbau besonderer Marschturbinen mit oder ohne Zahnradübertragung erfordert größere Maschinenraumlängen, wird aber durch die größere Ökonomie gerechtfertigt. Die beiden in der englischen Marine auf Linienschiffen zur Verwendung kommenden Babcock- und Wilcox- und gradrohrigen Yarrow-Kessel ergeben bei gleichem Gewicht und Raumbedarf dieselbe Leistung; bei den Babcock- und Wilcox-Kesseln ist die Heizfläche, bei den Yarrow-Kesseln die Rostfläche etwas geringer. Beide eignen sich für Öl- und Kohlefeuerung sowie für die gemischte Verwendung von Öl und Kohlen.

Der Übergang zum Einbau großer Ölmaschinen würde zwar einen Gewinn an Gewicht, Raum und Aktionsradius bringen, anderseits aber die Rückkehr zum Kolbenmaschinensystem mit der notwendigen Ausbalanzierung bedeuten. Große Hoffnungen werden auf die Entwicklung einer Turbine gesetzt, die mit einem expansionsfähigen Verbrennungsstoff in Verbindung mit komprimierter Luft betrieben wird. Diese Anlage würde die Vorteile der Ölmaschine und der ausbalanzierten, sehr belastungsfähigen Turbine vereinigen, anderseits würde der Verbrennungsstoff nicht die hohen Wärmegrade der sogenannten Gasturbine haben, so daß Beschädigungen der Turbine vermieden werden. Erfolgreiche Versuche mit einem derartigen System sind im Gange. Bei den jetzigen langen Schiffen sollte zwischen Maschine und Wellenleitung eine bewegliche Kupplung eingeschaltet werden, um die Durchbiegungen des Schiffskörpers im Seegang auszugleichen. —

In Vorstehendem ist die Frage der Wellenzahl unerörtert geblieben. Signor Salvatore Orlando hat in der Diskussion darauf hingewiesen, daß das Dreischraubensystem auf Grund der Schleppversuche in Specia günstigere Widerstandswerte ergeben habe als das Vierschraubensystem. Neben der Zahnradübertragung der Turbinen ist auch der Föttinger Transformator zu beachten.

Entwürfe für den empfehlenswertesten Typ.

Auf Grund der vorstehenden Konstruktionsbedingungen sind folgende Entwürfe ausgearbeitet:

1. acht 35,6 cm-Rohre L/45 in Doppeltürmen mit der gleichen Feuerhöhe von 8,4 m über der Wasserlinie, in großem Abstand voneinander aufgestellt (Abbild. 5);
2. die gleichen Türme paarweise an den Schiffsenden gegeneinander überhöht aufgestellt (Abbild. 6).

Die beiden Entwürfen gemeinsamen Hauptdaten sind:

Abmessungen: Länge 176,8 m, Breite 27,7 m, Tiefe 8,4 m, Deplacement 25 900 t.

Geschwindigkeit: 21½ kn bei der zwölfstündigen Dauerfahrt mit Kohlen- und Ölfeuerung.

Mittelartillerie: vierzehn 15,2 cm-Geschütze.

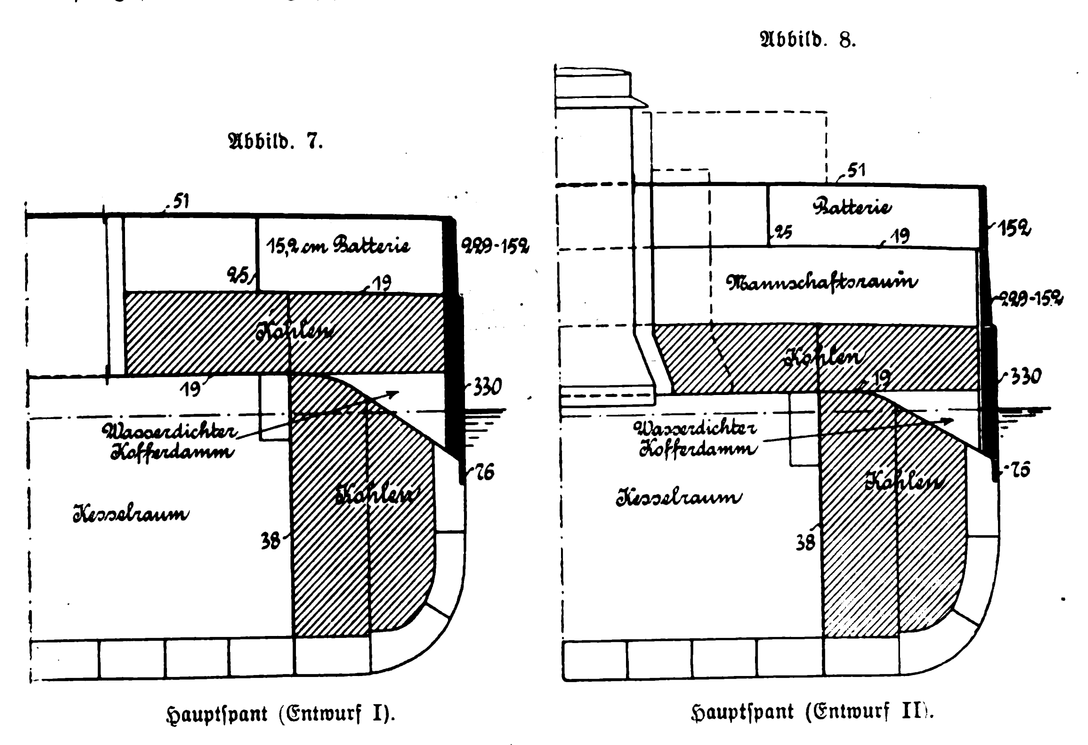
Torpedoarmierung: sechs 53,3 cm-Unterwasserbreitseitrohre.

Panzerung: Gürtelpanzer 330 mm, an den Enden 152 und 102 mm, Barbetten 330 mm, wo Schutz durch Schiffspanzerung nicht vorhanden ist. Frontplatten der Drehtürme 356 mm, Kasemattpanzer 152 mm, Kommandoturm 406 mm, unter dem Gürtelpanzer eine 76 mm dicke Panzerung von 0,76 m Höhe.

Abbild. 7 und 8 zeigen die Hauptspanten der Entwürfe.

Maschinenanlage: Parsons-Turbinen mit Zahnradübertragung, vier Wellen, an jeder Welle eine Marschturbine. Weitrohrige Wasserrohrkessel. —

Professor Biles sagte in der Diskussion, daß das Problem, den empfehlenswertesten Typ für Linienschiffe festzulegen, unlösbar sei, weil zu viel unbekannte Faktoren damit verknüpft sind. Jede Änderung der gemachten Annahmen bringe einen völlig anderen Typ. Dem kann nur zugestimmt werden. Das Deplacement von 25 900 t kann nicht geprüft werden, da nur gesagt ist, daß in dem Deplacement (normal displacement) 1000 t Kohlen enthalten sein sollen, eine Angabe über die Höhe der sonstigen Zuladung an Munition, Ausrüstung usw. aber fehlt. Es wäre sehr erwünscht gewesen, endlich einmal Klarheit darüber zu bekommen, welcher Ausrüstungsfall der Kriegschiffe in englischen Fachkreisen mit „normal displacement"



Hauptspant (Entwurf I). Hauptspant (Entwurf II).

und „load displacement" bezeichnet wird. Die Entwurfsskizzen zeigen dem Fachmanne erhebliche Schwächen von Hauptgefechtswerten, die nicht nur durch einen größeren Deplacementsaufwand zu beseitigen sind. Es dürfte wohl neben dem Bestreben, den empfehlenswertesten Typ zu schaffen, in erster Linie der Wunsch maßgebend gewesen sein, englische Konstruktionen der Firma Vickers gleichzeitig als die besten und billigsten erscheinen zu lassen. Es ist bedauerlich, wenn auch durch den Zweck der Sache begründet, daß heutigentags, wo auf allen wissenschaftlichen Gebieten die Nationen sich durch Veröffentlichungen ihrer Forschungen gegenseitig fördern, gerade im Kriegschiffbau durch die Geheimhaltung ein auf wissenschaftlicher Basis beruhender Gedankenaustausch zwischen den einzelnen Nationen im allgemeinen verhindert wird und daher die meisten Veröffentlichungen in der Fachpresse nach irgendeiner Richtung gefärbt sind.

Paech.

Hilfeleistung S. M. S. „Dresden“ während der mexikanischen Unruhen.

Der Angriff der Amerikaner auf Veracruz kam überraschend. Wohl niemand, vielleicht nicht einmal die Offiziere des Admirals Fletcher, hatten einen so schnellen Entschluß des amerikanischen Seebefehlshabers erwartet. Um 11 Uhr vormittags, am 21. April, begann die Landung, die sich ohne wesentliche Schwierigkeiten vollzog. Nach heftigem, von dem Verteidiger mit Erbitterung geführten Straßenkampf, bei dem die Artillerie der Schiffe der Vereinigten Staaten mitwirkte, war Veracruz am 22. April in ihren Händen.

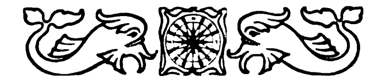
Der Dampfer „Ypiranga“ der Hamburg-Amerika-Linie traf am Tage der Einnahme der Stadt 3 Uhr nachmittags auf Reede ein, wohin er zur Aufnahme deutscher Flüchtlinge gerufen war. Da er Kriegsmaterial für die Regierungstruppen an Bord führte, wurde er von den Amerikanern angehalten. Auf Ersuchen des Kommandanten S. M. S. „Dresden“ konnten jedoch sofort die deutschen Flüchtlinge an Bord in Sicherheit gebracht werden. Bei der Einnahme von Veracruz befanden sich bereits 90 an Bord. Auch holländischen Staatsangehörigen wurde auf Anweisung des deutschen Kommandanten Unterkunft gewährt.

S. M. S. „Dresden“ mußte vor Tampico liegen bleiben, weil nach der schnellen Einnahme von Veracruz dort für die Deutschen nichts mehr zu befürchten war, während in Tampico auf Grund der letzten Ereignisse größere Unruhen zu erwarten waren und auch eintraten. Ein Aufruf des Gouverneurs gegen den äußeren Feind war von der Bevölkerung mit Begeisterung aufgenommen worden und steigerte den Haß gegen die Amerikaner bis aufs äußerste. Die Folgen voraussehend, ließ der Kommandant S. M. S. „Dresden“ schon am Nachmittage des 21. April die Einschiffung deutscher Frauen und Kinder auf „Dresden“ beginnen. Gleichzeitig ersuchte er den Gouverneur von Tampico, die nötigen Sicherheitsmaßregeln für die Fremden zu treffen. Trotz verstärkter mexikanischer Sicherheitspatrouillen ließ sich jedoch die Erregung der Bevölkerung nicht zurückhalten. In der Nacht vom 21. zum 22. April kam die Leidenschaft zum Ausbruch. Das mit Fremden, besonders amerikanischen Flüchtlingen vollbesetzte Southern-Hotel wurde vom Mob angegriffen, mit Steinen bombardiert und beschossen. Der Kommandant S. M. S. „Dresden“, der von dieser Gefahr für die Fremden hörte, schickte sofort zwei ältere Offiziere dahin. Diesen gelang es, mit Hilfe der Polizei Ruhe zu schaffen und die Flüchtlinge an Bord in Sicherheit zu bringen. Bis 2 Uhr morgens waren außer den deutschen Schutzbefohlenen etwa 150 amerikanische Frauen und Kinder, die unter deutschen Schutz gestellt wurden, an Bord S. M. S. „Dresden“.

Auch aus der Nachbargegend von Tampico wurden im Laufe des nächsten Tages amerikanische Angehörige unter deutschem Schutz in Sicherheit gebracht.

Am 24. April morgens traf der für die Flüchtlinge vor Tampico requirierte Dampfer „Dania“ ein, an den S. M. S. „Dresden“ seine Schutzbefohlenen abgab.

Diese Hilfeleistung S. M. S. „Dresden" wurde nicht nur offiziell anerkannt. Die Dankbarkeit kam auch allgemein zum Ausdruck; je mehr die amerikanischen Flaggen verschwanden, desto mehr zeigten sich deutsche Farben; allem Deutschen gegenüber wurde von den Behörden sowohl wie der Bevölkerung die größte Achtung, ja Freundlichkeit bezeigt.



Die Verteidigung von Niederländisch-Indien.

Die am 5. Juni 1912 eingesetzte Regierungskommission für die Untersuchung der Verteidigungseinrichtungen von Niederländisch-Indien hat schon am 21. Mai 1913 einen sehr umfangreichen Bericht*) über den ihr aufgetragenen Gegenstand eingereicht. Zwar hat über das Endergebnis nicht völlige Einstimmigkeit geherrscht, auch sind die Schlußfolgerungen der Kommission von vielen Seiten angegriffen worden, der Bericht behandelt jedoch die in Betracht kommenden Verhältnisse sowohl vom politischen wie vom militärischen und finanziellen Standpunkt aus in so gründlicher und eingehender Weise, daß die folgende Wiedergabe in gedrängter Form auch für den deutschen Leser Interesse haben wird.

* * *

Eine Betrachtung über die Verteidigung von Niederländisch-Indien muß zunächst zu der Frage führen, welche Beziehungen zu anderen Mächten hier zu berücksichtigen sind oder unter welchen internationalen Verhältnissen eine Gefahr für Niederländisch-Indien anzunehmen ist. Erörterungen über möglicherweise eintretende europäische Verwicklungen, an denen die Niederlande direkt und mithin Niederländisch-Indien indirekt beteiligt sein würden, sind hierbei praktisch von geringem Wert, da das Schicksal der Kolonien in einem solchen Falle zu sehr von dem Gang der Ereignisse im Westen abhängig und der Schutz von Niederländisch-Indien von keinem Belang sein würde. Es kommen also nur Verwicklungen im Fernen Osten entweder mit benachbarten Kolonial- oder anderen Mächten in Frage. Niederländisch-Indien liegt in einem Gebiet, auf welchem sich in den letzten Jahren große Ereignisse abgespielt haben, die eher auf eine Zeit kommender Bewegungen als auf eine solche der Ruhe hinzudeuten scheinen. Wichtige Veränderungen haben in der Südsee und ihren Randgebieten stattgefunden. Deutschland ist als Kolonialmacht aufgetreten, die Vereinigten Staaten haben sich der Herrschaft über die Philippinen bemächtigt, Japan hat sich zu einer Großmacht entwickelt, Australien steht mitten in einem Zeitabschnitt

*) Erschienen in einer Sonderausgabe des „Marineblad" für August 1913.



kräftigen Aufblühens, China vor einem neuen Abschnitt seiner Geschichte, und mit der Eröffnung des Panama-Kanals wird ein neuer Weg nach dem Osten eröffnet, der vielleicht neue Bewegungen mit unabsehbaren Verwicklungen mit sich bringen wird. Niederländisch-Indien ist dadurch in eine ganz andere Lage gekommen, und man darf sich der Erkenntnis nicht verschließen, daß die Möglichkeit, entweder Gegenstand eines Streites zu sein oder in einen solchen verwickelt zu werden, näher gerückt ist. Der ernste Wunsch, im Frieden zu bleiben, kann allein nicht frommen. Im Gegenteil, dieser Wunsch bedingt, daß man auf Streitigkeiten gefaßt ist und sich dagegen wappnet. Will Niederländisch-Indien wirklich neutral bleiben, so muß es für Mittel sorgen, seine Neutralität zu schützen.

An der allgemeinen Bewegung, die dem Deutschen Reiche Neu-Guinea einbrachte, Formosa an die Japaner übergab und den Vereinigten Staaten die Herrschaft über die Philippinen brachte, hat Niederländisch-Indien nicht teilgenommen. Dagegen hat es eine sehr belangreiche innere Wandlung erfahren durch die Festigung der tatsächlichen Herrschaft und die zum Teil dadurch ermöglichte günstige Entwicklung der Zustände in vielen Gebieten des Archipels. Infolgedessen hat sich der Stand der niederländischen Besitzungen in Ostasien wesentlich geändert. Die Bedeutung von Niederländisch-Indien in seiner Gesamtheit ist größer geworden und wird ohne Zweifel noch weiter wachsen, nachdem durch die Befriedung des größten Teils der Besitzungen, durch die Erschließung früher mehr oder minder isolierter Gebietsteile für den Verkehr und durch die verständige Regelung der Selbstverwaltung die ersten Bedingungen für eine Weiterentwicklung erfüllt worden sind. Hieraus ergibt sich, daß der Schutz der Kolonien jetzt ganz andere Anforderungen stellt als früher, wenn es auch schwer ist, die Folgen des veränderten Zustandes in bestimmter Form anzugeben. Subjektive Bewertung von Tatsachen und Anzeichen spielt hier eine große Rolle, und auch aus sonstigen Gründen kann die Kommission sich nicht auf Einzelheiten einlassen. Soweit innerhalb des eigenen Gebietes liegende Umstände in Betracht kommen, ist sie der Überzeugung, daß für die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung eine Verstärkung der gegenwärtigen Streitkräfte nicht nötig ist. Angesichts des in zahlreichen landwirtschaftlichen und industriellen Unternehmungen angelegten fremden Kapitals liegt es nahe, daß vermeintliche Schädigung fremder Interessen, namentlich in finanziell schwierigen Zeiten, Anlaß zu Vorstellungen und Einmischungen seitens anderer Mächte geben, ja selbst zu ernsten Verwicklungen führen kann. Dagegen ist aber gerade in dem Vorhandensein beträchtlicher Kapitalanlagen von verschiedener Herkunft eine gewisse Bürgschaft gegen einen Angriff auf unsere Herrschaft zu erblicken; eine gleiche Bürgschaft liegt in unserem Festhalten an dem gegenwärtigen System der vollkommen gleichartigen Behandlung aller Nationen im Handelsverkehr mit Niederländisch-Indien.

Die Stellung der Niederlande in der Reihe der europäischen Mächte ist auf das engste mit der Erhaltung Indiens unter niederländischer Herrschaft verknüpft. Der Besitz Niederländisch-Indiens ist eine Lebensfrage, sein Verlust würde die Niederlande in wenigen Jahren zu einem der unbedeutendsten Staaten in Europa machen und in wirtschaftlicher Beziehung ein nationales Unglück für das Mutterland sein. Schon die Tatsache, daß dort mehr als 1,7 Milliarden Mark niederländischen Kapitals

in kolonialen Unternehmungen angelegt sind, beweist den unschätzbaren Wert der Kolonie für die Niederlande und ihre Bevölkerung. Aber auch für die Millionen von Eingeborenen würde der Übergang der Kolonie in andere Hände von den nachteiligsten Folgen begleitet sein.

In bezug auf die Form der möglicherweise eintretenden Verwicklungen mit anderen Mächten ist zu unterscheiden zwischen solchen, die sich aus dem vorgefaßten Plan zur Besitzergreifung unserer Besitzungen oder eines Teiles von ihnen ergeben, und solchen, die mehr einen zufälligen Charakter haben. Über erstere läßt sich nur allgemein sagen, daß wir uns stets bereithalten sollten, Gewalt mit Gewalt zu begegnen; letztere werden meist aus Handlungen bestehen, die eine Verletzung unserer Neutralität bedeuten, und hierbei ist zu berücksichtigen, daß eine solche zu einem Streit sowohl mit der die Verletzung ausübenden Macht wie mit deren Gegner führen kann.

Übrigens kann wohl angesichts der zahlreichen im Archipel vertretenen Interessen sofort oder in einem späteren Stadium des Streites auf Hilfe von anderer Seite gerechnet werden; es wäre jedoch nicht zu rechtfertigen, in der Hoffnung hierauf die eigene Verteidigung zu vernachlässigen.

Diese Erörterungen haben die Kommission zu dem Schluß geführt,

1. daß an einer unparteiischen Politik auch gegenüber den fremden Bestandteilen der Bevölkerung Niederländisch-Indiens und an dem Grundsatze der Gleichstellung anderer Nationen mit dem Mutterlande in handelspolitischer Beziehung festgehalten werden muß;
2. daß trotz der Unmöglichkeit, jeder Macht gewachsen zu sein, die Lage Niederländisch-Indiens eine Verstärkung unserer Wehrmacht erfordert, und zwar in dem Maße, daß sie befähigt wird, den nächstliegenden Gefahren kräftig entgegenzutreten, für befreundete Mächte einen schätzbaren Faktor für die Aufrechterhaltung des Status quo im Fernen Osten zu bilden und zum Schutz der Neutralität in allen Teilen des Gebietes, wo es erforderlich ist, aufzutreten.

Bei Erörterung der Verteidigung von Niederländisch-Indien in militärischer Beziehung ist nicht außer acht zu lassen, daß ein beträchtlicher Teil der dem Gouvernement zur Verfügung stehenden Wehrmittel durch das in Indien stationierte niederländische Geschwader gebildet wird. Eine Untersuchung der Zusammensetzung und der Aufgaben der niederländischen Flotte ist dabei also nicht zu umgehen, denn wie auch die Verteidigung von Niederländisch-Indien eingerichtet werden mag, daß die Flotte eine Rolle dabei spielen wird, steht fest, und für die Beschaffung des für die Flotte benötigten europäischen Personals wird man stets auf die niederländische Marine angewiesen sein, auch wenn man mit der Kommission vom Jahre 1906 die Möglichkeit annimmt, eine aus zwei getrennten Teilen bestehende Marine zu schaffen, von denen der eine ausschließlich dem Kolonialministerium und der andere dem Marineministerium untersteht.

Als Grundlage für die Verteidigung von Niederländisch-Indien dient bisher der in einem gemeinschaftlichen Bericht der Ministerien für die Kolonien und für die Marine vom Jahre 1892 niedergelegte Plan für die Verteidigung von Java und der übrigen Besitzungen.

Hiernach ist der Verteidigungsplan folgender:

1. Die Verteidigung der Außenbesitzungen fällt der Marine zu, die über folgende Mittel verfügt:

a) Das niederländische Geschwader, das nach Kabinettsordres aus den Jahren 1896 und 1909 aus Schiffen von je mindestens 3900 t mit einem Gesamtdeplacement von mindestens 18 000 und höchstens 26 000 t, sowie ferner aus einer besonders zu bestimmenden Anzahl von Zerstörern zu je mindestens 400 t bestehen soll. Dementsprechend waren 1912 vorhanden:

4 Panzerschiffe „De Ruyter", „Hertog Hendrick", „Tromp" und „De Zeven Provincien", Gesamtdeplacement	21 988 t
1 Panzerschiff „Holland"	3 900 t
2 Zerstörer „Fret" und „Wolf"	1 028 t
	Sa. 26 916 t

b) Die indische Kriegsmarine, die im Jahre 1912 wie folgt zusammengesetzt war:

5 Flottillenfahrzeuge, davon 2 als Minenfahrzeuge eingerichtet, Größe ungefähr 800 t, Geschwindigkeit 13 bis 14 kn. Bestückung zwei alte 10,5 cm-Geschütze. Gefechtswert sehr gering. 4 Depotfahrzeuge ohne jeden Gefechtswert.

9 Torpedoboote von ungefähr 100 t, die für die Hafenverteidigung von Soerabaja bestimmt sind; zu klein, um bei allen Witterungsverhältnissen außerhalb der Küstengewässer verwendet zu werden.

c) In Kriegszeiten wird die Flotte unterstützt durch die verfügbaren, d. h. durch die schon in Friedenszeiten dauernd in den Außenbezirken stationierten Truppen. Es wird darauf gerechnet, daß die zeitweise in den Provinzen stationierten Feldtruppen im Kriegsfalle nach Java zurückgebracht werden.

Die dauernden Besetzungen betragen unter normalen Verhältnissen:

Atjeh und zugehöriges Gebiet: 3 Garnisonbataillone und das Gendarmeriekorps,
Sumatra, Westküste: 16. und 17. Feldbataillon,
Tapanoeli: 1 Garnisonkompagnie,
Benkoelen: 1 Garnisonkompagnie,
Palembang und Djambi: 1 Garnisonbataillon,
Riouw und zugehöriges Gebiet: 1 Garnisonkompagnie,
Sumatra: Ostküste: 1 Garnisonkompagnie,
Westborneo: 1 Garnisonbataillon,
Süd- und Ostborneo: 1 Garnisonbataillon,
Celebes und Menado: 1 Garnisonbataillon,
Amboina und Ternate: 1 Garnisonbataillon,
Timor und zugehöriges Gebiet: 1 Garnisonbataillon,

Daraus ergibt sich, daß im Falle eines Angriffs durch eine fremde Macht Widerstand von einiger Bedeutung nur in Atjeh und Westsumatra geleistet werden kann. Verteidigungswerke sind nirgends vorhanden, außer in Sabang; die dort vorhandenen Befestigungen haben den Zweck, den Hafen gegen eine Neutralitätsverletzung und den Angriff einer geringeren Flottenmacht zu schützen.

Java wird verteidigt durch ungefähr 12 000 Mann Infanterie, 6 Feld- und 4 Gebirgsbatterien, 4 Eskadrons Kavallerie und 3 Kompagnien Genietruppen nebst dem zugehörigen Troß. Diese Truppenmacht, worin die zeitweise in den Außenbezirken stationierten Feldtruppen einbegriffen sind, ist im Frieden auf verschiedene Garnisonen in West-, Mittel- und Ostjava verteilt. Befestigungen sind vorhanden bei Soerabaja, Batavia, Tjilatjap und in der Regentschaft Preang.

Bei Erörterung der Frage, wie die hier angegebenen Grundlagen der Verteidigung eine Änderung zu erfahren haben, muß man sich vergegenwärtigen, daß über die Kolonien nicht mehr wie früher in einem anderswo entbrannten und in der Hauptsache anderswo geführten Krieg entschieden wird, sondern daß die Möglichkeit eines in unseren Kolonien und um sie geführten Kampfes nicht zu verkennen ist. Durch die Ausgestaltung der internationalen Rechtsgrundsätze und der die Rechte und Pflichten der Neutralen regelnden Abmachungen sind den Neutralen ernstere Verpflichtungen auferlegt worden, deren unzureichende Erfüllung es unvermeidlich macht, daß sie in den Streit hineingezogen werden. Es ist durchaus wahrscheinlich, daß das Verhalten der Mächte im Fernen Osten zu Kriegsunternehmungen führen wird, deren Linien innerhalb des Indischen Archipels liegen. Das Interesse einer der kriegführenden Parteien kann den zeitweisen Aufenthalt innerhalb unseres Territorialgebietes mit sich bringen oder selbst den Besitz eines uns gehörigen günstig gelegenen strategischen Punktes verlangen, um ihn als Kohlenstation zu befestigen oder als Hilfsstützpunkt zu benutzen. Die Gefahr einer Neutralitätsverletzung, die in der Regel nur in den Außenbezirken zu erwarten sein wird, ist unabhängig von dem politischen und wirtschaftlichen Wert, den der Gebietsteil für uns bedeutet, sondern sie wird lediglich bedingt durch die strategischen und militärischen Vorteile, die irgendein Punkt für eine der kriegführenden Parteien besitzen kann. Häfen mit Kohlen- und Heizöllagern, Trinkwasservorräten und anderen Bedarfsartikeln, Reparaturwerkstätten und Lebensmitteln, Reeden und Buchten, die einen sicheren Liegeplatz und die Gelegenheit zur Kohlenübernahme bieten, sind ebenso viele Anziehungspunkte für eine fremde Flotte, der sie Aussicht auf Auffüllung von Vorräten, Ausbesserung von Schäden sowie sicheren Aufenthalt zum Abwarten einer günstigen Gelegenheit für die Wiederaufnahme der Operationen bieten. Solche Punkte sind zahlreich über den ganzen Archipel verstreut. Es ist daher klar, daß unsere Macht zur Beschützung unserer Neutralität sich über jeden einzelnen Teil des Archipels erstrecken muß, soweit die niederländische Flagge weht.

Die bereits besprochene innere Entwicklung von Niederländisch-Indien muß in Verbindung mit den Erfordernissen der Verteidigung ebenfalls in Betracht gezogen werden. Von alters her läßt Java als die bedeutendste und zu gleicher Zeit als der politische Mittelpunkt unserer Besitzungen mit dem Sitz der Regierung in wirtschaftlicher wie in politischer Beziehung alle anderen weit hinter sich. Angesichts unserer zu Land wie zur See beschränkten Machtmittel ist es daher erklärlich, daß die Lehre Eingang finden und sich bis heute behaupten konnte, die Verteidigung Niederländisch-Indiens müsse sich auf die Verteidigung Javas beschränken. Neben Java treten aber in den letzten Jahren auch andere Teile des Archipels, namentlich Sumatra, durch kräftiges Aufblühen von Handel und Industrie hervor. Ihr Verlust

würde nicht nur den von reichen Quellen des Wohlstandes sowie von Ansehen für das Mutterland bedeuten, sondern außerdem zu einer strategischen und wirtschaftlichen Isolierung von Java führen, so daß auch diese Insel bei noch so kräftiger Verteidigung dem Gegner über kurz oder lang als reife Frucht in den Schoß fallen würde.

Der Verteidigungsplan von 1892 bedarf also einer Änderung. Erstens weil seine Grundlagen nicht mehr in dem Maße feststehen wie früher. Hat der Gegner die Seeherrschaft im Indischen Archipel errungen und kann die Überführung einer Armee von ihm erwartet werden, so ist es die Aufgabe der Landstreitkräfte, ihm entgegenzutreten. Zu diesem Zwecke sollen sie in und um Batavia zusammengezogen werden, mit der Maßgabe, daß zunächst Semarang, Tjilatjap und Soerabaja besetzt bleiben. Wo eine Landung auf Japan zu erwarten ist, bleibt eine offene Frage, aber angesichts des in der Nähe des Regierungssitzes konzentrierten Feldheeres und des Vorteiles einer kurzen Operationslinie ist es wahrscheinlich, daß die Landung an einem nicht zu weit von Batavia abgelegenen Punkte geschieht. Bei dem ausgedehnten Küstengebiet wird es uns nicht möglich sein, eine Landung zu verhindern; der Feind wird also im Osten oder Westen von Batavia festen Fuß an Land fassen und seine Operationsbasis einrichten können. In diesem Stadium des Krieges wird beabsichtigt, die vorläufig in Semarang, Tjilatjap und Soerabaja belassenen Truppenteile zur Hauptmacht heranzuziehen. Im allergünstigsten Falle stehen uns dann zur Verfügung:

- 19 Bataillone Infanterie,
- 1 oder mehrere Maschinengewehrabteilungen, mit deren Schaffung 1910 begonnen worden ist,
- 1 Regiment Kavallerie von 4 schwachen Eskadrons,
- 6 Batterien Feldartillerie mit je 4 SLG,
- 4 Gebirgsbatterien, vorläufig noch bewaffnet mit der veralteten 7 cm-Kanone ABg,
- 3 Kompagnien Pioniere,

also im ganzen nicht mehr als 11 000 bis 12 000 Gewehre.

Demgegenüber kann man annehmen, daß ein die See beherrschender Gegner imstande sein wird, mit einem einzigen Transport eine Truppenmacht von etwa 2½ Divisionen, also in einer Gesamtstärke von

- 30 Bataillonen Infanterie (24 000 bis 25 000 Gewehre),
- 10 Maschinengewehrabteilungen,
- 9 Eskadrons Kavallerie,
- 7 bis 8 Kompagnien technischer Truppen neben dem erforderlichen Troß heranzuschaffen.

Mit unserer verhältnismäßig schwachen Macht, die außerdem ungefähr zur Hälfte aus Elementen von voraussichtlich geringerer Leistungsfähigkeit (Eingeborenen) besteht und die in der Geländebeschaffenheit der Umgebung von Batavia keine wesentliche Unterstützung findet, können wir die Hauptstadt voraussichtlich nicht lange verteidigen, so daß der Regierungssitz notgedrungen baldigst nach dem Innern von Westjava (Bandoeng) verlegt werden muß. Nach Verdrängung unseres Feldheeres aus der Umgebung von Batavia bleibt den noch zur Verfügung stehenden Resten nur

die Aufgabe, den Feind an dem Vordringen nach der Hochebene von Bandoeng zu hindern. Reichen unsere Kräfte hierzu nicht aus, dann steht die Sache der Verteidigung hoffnungslos, denn nach dem Fall von Bandoeng, dem Depot- und Vorratsplatz des Feldheeres, ist an einen ernstlichen Widerstand nicht mehr zu denken.

Zweitens bedarf der Verteidigungsplan von 1892 einer Änderung, weil es nicht mehr angängig ist, die Verteidigung von Niederländisch-Indien auf diejenige von Java zu beschränken. Die Behauptung der Besitzungen im ganzen indischen Archipel bedeutet für das niederländische Staatswesen eine Lebensfrage, und unsere Wehrmacht muß innerhalb der Grenzen unserer finanziellen und personellen Mittel auf eine Höhe gebracht werden, die uns den möglichst ungestörten Besitz unserer Kolonien verbürgt.

Daß sie dazu augenblicklich nicht imstande ist, wurde bezüglich des Heeres bereits nachgewiesen. Aber auch der Zustand der Flotte ist unbefriedigend, denn ihre bereits im Jahre 1912 beantragte beträchtliche Verstärkung ist aus Mangel an Geldmitteln nicht ausgeführt worden; seit jener Zeit sind Zusammensetzung und Stärke des niederländischen Geschwaders in Ostindien derart geblieben, daß es von einer zur See starken Macht als unbeachtlich behandelt werden kann.

Es ist natürlich keine Machtentwicklung denkbar, die eine unbedingte Sicherheit bietet; kein Land der Welt kann allen Gegnern gewachsen sein. Die Wehrmacht muß jedoch so stark wie möglich gemacht und ferner den strategischen Anforderungen entsprechend organisiert sein. Hierbei ist im Auge zu behalten, daß es sich um die Verteidigung eines Inselreiches handelt und daß jedes gegen dieses gerichtete Unternehmen ausschließlich zur See eingeleitet werden muß. Sich hiergegen zu schützen ist nur durch eine starke Flotte möglich. Nur sie setzt uns in den Stand, rechtzeitig Stärke und Ziel einer feindlichen Flotte zu erkennen, den Zugang zum Archipel zu bewachen, den wichtigsten Teil unseres Gebietes zu decken und den Augenblick für den Entscheidungskampf zu wählen. Für das Heer ist ein derartiges Handeln ausgeschlossen; es kann erst in Wirksamkeit treten, wenn die Gegenpartei zu einer Landung geschritten ist; gegen Unternehmungen zur See (widerrechtlichen Aufenthalt in unseren Territorialgewässern, Blockade, Absperren unserer Handelswege, Fischen und Abschneiden von Seekabeln) ist es machtlos. Das Zusammenziehen und der nur zur See mögliche Transport von Truppen im Inselgebiet erfordern viel Zeit und umfangreiche Vorbereitungen. Eingeschiffte Truppen sind wehrlos, und ihre Überführung nach anderen Orten ist, sofern sie unter Bedrohung durch eine starke gegnerische Seemacht geschieht, ein Wagestück. Dauernde Besitzergreifung von Gebietsteilen, insbesondere der größeren Inseln, erfordert eine beträchtliche, aus den verschiedenen Waffengattungen zusammengesetzte Truppenmacht, die nicht aus den Besatzungen der feindlichen Flotte entnommen werden kann. Für diesen Zweck müssen Heeresabteilungen aus dem eigenen Lande herangeschafft werden durch eine Transportflotte, die durch eine Kriegsflotte gegen Angriffe zur See zu schützen ist. Im allgemeinen wird die Überführung einer solchen Truppenmacht ebenso wie die Ausführung einer Landung in beträchtlicherem Maßstabe sowie die wichtige Sicherung der Verbindungen nur dann für möglich gehalten, wenn die angreifende Flotte vorher die unbedingte Seeherrschaft errungen hat.

Zusammenfassend ergibt sich also das Folgende:

1. Die Flotte kann gegen jedes feindliche Unternehmen, wo dieses auch immer droht, unverzüglich mit voller Macht auftreten und sichert uns die Vorteile der Initiative.

Das Heer ist an die Inseln gebunden; es ist das Organ der passiven örtlichen Verteidigung; schnelle Konzentration in einem beliebigen Teile des Archipels ist ausgeschlossen. Verteilt über die wahrscheinlichsten Angriffspunkte, wird es nirgends in ausreichender Stärke anwesend sein.

2. Das Heer kann mithin keine volle Garantie gegen fremde Besitzergreifung bieten. Aber der Feind kann diese erst ausführen, wenn er die See vollkommen beherrscht. Unserseits kann nur durch eine Flotte die Seeherrschaft bestritten werden.

3. Jede Verstärkung der Flotte erhöht die kriegverhindernde Wirkung unserer Wehrmacht und verbessert bei tatkräftigem Auftreten die Aussicht auf einen günstigen Ausgang. Verstärkung des Heeres kann die Aufrechterhaltung unserer Neutralität nicht gewährleisten und ohne Mitwirkung der Flotte den bleibenden Besitz unseres Gebietes in seiner Gesamtheit nicht verbürgen.

4. Der Kampf um unsere Kolonien ist der Kampf um die Beherrschung der See. Selbst der Besitz eines sehr starken Heeres könnte den Verlust der Seeherrschaft nicht aufwiegen und uns höchstens den zeitweiligen Besitz einer einzelnen Insel, z. B. Javas, in Aussicht stellen.

Das ist nun nicht so aufzufassen, als ob die Verteidigung Niederländisch-Indiens durch ein Heer an sich undenkbar wäre. Es ist aber nicht möglich, ein dazu befähigtes Heer für unseren Archipel zu schaffen, selbst wenn man die allgemeine Wehrpflicht für die eingeborene Bevölkerung einführen wollte, was vorläufig noch als eine Utopie bezeichnet werden muß.

Die Verteidigung von Niederländisch-Indien gegen einen äußeren Feind, der Schutz unserer Neutralität einbegriffen, ist in der Hauptsache Aufgabe der Flotte. Das bedeutet nicht, daß bei der indischen Landesverteidigung die Mitwirkung der Armee entbehrt werden kann. Zusammenwirken zwischen beiden Teilen der Wehrmacht ist notwendig, aber bei unseren beschränkten Mitteln an Geld und Menschen müssen die Wehrmittel zur See als erster und wichtigster Faktor unseres Wehrsystems gelten. Der örtliche Schutz des Flottenstützpunktes, der Funkspruchstationen, der sonstigen dem Aufklärungs- und Nachrichtendienst der Flotte nutzbar gemachten Punkte sowie der Kabelendpunkte fällt dem Heere zu. Auf keinen Fall darf hierfür die Hauptmacht der Flotte oder auch nur ein Teil davon ihrer eigentlichen Aufgabe, der Bekämpfung der feindlichen Hauptmacht, entzogen werden. Aber auch die Armee kann für die Verteidigung von Punkten ohne überragende Bedeutung nur schwache Kräfte abgeben, damit sie nach Möglichkeit ungeschwächt für die Verteidigung des Flottenstützpunktes und später des Regierungssitzes verfügbar bleibt. Die höchsten Anforderungen an den Schutz stellt der Flottenstützpunkt. Dieser muß nicht nur nach der Seeseite mit Panzerforts und großkalibrigen Geschützen ausgerüstet, sondern auch nach der Landseite hin verteidigungsfähig sein. Solange noch eine gefechtsfähige Flotte innerhalb der Stützpunkte oder sonstwo im Archipel vorhanden ist, wird man einen Angriff zu Lande nur von den Landungskorps der feindlichen Schiffe, also von einer geringeren Macht, die nur über eine schwache und zahlenmäßig geringe Artillerie

verfügt, erwarten können. Hat jedoch der Feind die Herrschaft zur See errungen, dann ist er auch imstande, ein Expeditionskorps heranzuführen und zu landen. Der Stützpunkt unserer Flotte bleibt auch dann für ihn ein begehrenswertes Objekt, nicht allein wegen der dort vorhandenen Hilfsquellen, sondern auch als Stützpunkt für seine Operationen. Verteidigung nach der Landseite ist also notwendig, zunächst gegen Handstreiche einer geringeren Macht, später auch gegen stärkere Heeresabteilungen, die aber voraussichtlich noch nicht über Belagerungsartillerie verfügen. Der Flottenstützpunkt muß in der Nähe eines großen Bevölkerungszentrums gelegen sein. Diesen Platz an der Landseite mit dauernden Befestigungswerken zu versehen und so eine moderne Festung daraus zu machen, ist unter den vorliegenden Verhältnissen ebenso unnötig wie unzweckmäßig. Die Abwehr der anfänglich auftretenden geringeren Streitkräfte geschieht besser durch einfache Mittel, während später die Bekämpfung von Landungsabteilungen besser als durch bloßes Abwarten in einer festen Stellung durch das aktive Auftreten eines mobilen Feldheeres geschieht, dessen Anfangsstellung so gewählt ist, daß es sowohl gegen verschiedene Landungspunkte wie gegen Bedrohungen des Flottenstützpunktes, von welcher Seite sie auch kommen, auftreten kann. Die Landmacht muß also über ein mobiles Heer, ein Feldheer verfügen, das nach Zusammensetzung und Einteilung ausschließlich für die operative Verwendung bestimmt ist. Seine Aufgabe bei der Verteidigung von Java erscheint keineswegs leicht, wenn man bedenkt, daß die gestreckte Gestalt der Insel mit einer Länge von ungefähr 1000 km und einer wechselnden Breite von 55 bis 200 km wenig günstig ist und daß an der Nordküste zahlreiche und auch an der Südküste einige brauchbare Anker- und Landungsplätze vorhanden sind. Unmittelbare Abwehr von Landungen durch an allen Punkten in ausreichender Stärke anwesende Truppen würde eine Gesamtmacht erfordern, die so weit über unsere Leistungsfähigkeit hinausgeht, daß daran nicht zu denken ist, während die ungünstige Gestaltung des Operationsgebiets in Verbindung mit der sehr beschränkten Entwicklung des Eisenbahnnetzes die Möglichkeit ausschließt, rechtzeitig eine genügende Macht an jedem bedroht erscheinenden Punkt zu konzentrieren. Es ist also, falls keine starke Flotte vorhanden ist, nicht zu vermeiden, daß der Feind festen Fuß auf Java faßt. Die Entscheidung wird von den gegenseitigen Machtverhältnissen abhängen. Unsere Truppen sind an das Klima gewöhnt und kämpfen in bekanntem Gelände, der Feind wird aber wahrscheinlich eine große Überlegenheit an Zahl entwickeln. Nun ist der Transport eines starken Heeres, besonders über eine lange Strecke, beschwerlich und zeitraubend, aber die Geschichte beweist, daß er möglich ist. Wenn er auf große Entfernung auch nur staffelweise ausgeführt werden kann, so muß doch damit gerechnet werden, daß der Feind sich zunächst auf einer nahe gelegenen Insel, z. B. Sumatra, Bangka oder Billiton, sammelt, um dann gleichzeitig an verschiedenen, nicht zu weit auseinander gelegenen Punkten von Java zu landen. Es ist daher keineswegs ausgeschlossen, daß der Feind in kurzer Zeit eine Macht von 100 000 Mann auf Java landen und diese allmählich auf die doppelte Stärke bringen kann. Ein diesem gewachsenes Heer zu schaffen ist uns nicht möglich. Die Verteidigung Javas allein durch Landstreitkräfte gegen eine Großmacht, die ungestört gegen uns auftreten kann, ist ein aussichtsloses Beginnen. Selbst eine ansehnliche Verstärkung unseres Heeres würde keine Aussicht auf Erfolg geben. Daran darf

denn auch nicht gedacht werden. Im Gegenteil, mit Rücksicht auf unsere beschränkten Mittel muß viel eher die Frage erwogen werden, ob nicht, um die Schaffung einer in erster Linie unentbehrlichen Flotte sicherzustellen, eine Verminderung des Feldheeres möglich ist, zumal da beim Vorhandensein einer starken Flotte die dem Feldheere zugedachte Aufgabe auf die Mitwirkung bei der Verteidigung des Flottenstützpunktes und des Regierungssitzes beschränkt wird. Um ihr diese Aufgabe noch zu erleichtern, müssen geeignete Vorbereitungen für die Zerstörung von Eisenbahnen und Telegraphen getroffen werden, um dem Feinde die Benutzung dieser Verkehrsmittel unmöglich zu machen.

Die Aufgabe der Flotte in Indien ist in erster Linie die Abwehr eines direkten Angriffes auf unsere Kolonien sowie die Aufrechterhaltung unserer Neutralität in einem Kriege zwischen anderen Staaten. Als Nebenaufgabe kann die Mitwirkung bei der örtlichen Verteidigung des Flottenstützpunktes sowie einiger anderen Punkte hinzukommen. Für die Niederlande selbst erwächst die Gefahr einer Verwicklung mit europäischen Staaten vorwiegend aus der unzureichenden Aufrechterhaltung der Neutralität. Deren Schutz ist also die erste Aufgabe der heimischen Flotte; ferner hat sie im Verein mit den Landstreitkräften einen Angriff von der Seeseite abzuwehren, die Blockade unserer Küsten zu erschweren und die Interessen des Staates außerhalb der indischen und der ihnen angrenzenden Gewässer zu schützen. Die Aufgaben der Flotte in Indien und der in den heimischen Gewässern sind also nicht dieselben. Erstere muß einer großen Kraftentwicklung fähig sein und auch auf offener See mit einem starken Gegner anbinden können; sie muß an getrennt liegenden Punkten des Archipels unabhängig von ihren Stützpunkten auftreten und nötigenfalls die strategische Offensive ergreifen können. Letztere wird sich vorzugsweise auf eine kräftige Defensive beschränken können. In der Heimat liegt die Entscheidung bei den Streitkräften zu Lande, in Niederländisch-Indien bei denen zur See. Die verschiedenen Aufgaben bedingen auch eine verschiedene Zusammensetzung der Flotten. Die indische Flotte soll erstens zu einer bestimmten Zeit und an einem bestimmten Orte einer großen Kraftentwicklung fähig sein und bedarf zweitens zum Dienst in einem so ausgedehnten Gebiete*) ohne eine hinreichende Anzahl von Stützpunkten eines beinahe unbegrenzten Maßes von Seeausdauer. Diese beiden Forderungen kann nur eine Flotte von starken Kampfschiffen erfüllen. Anders liegt die Sache in den heimischen Gewässern. Die Aufgabe der Flotte ist dort der Hauptsache nach die örtliche Verteidigung. Die beträchtlich geringere Ausdehnung unserer Küstenlinie (220 sm) im Verein mit einer Anzahl befestigter Punkte sowie die Beschaffenheit des Fahrwassers weisen von selbst auf eine aus Flottillen bestehende Seemacht hin, obgleich auch in den heimischen Gewässern einige Kampfschiffe für den Schutz unserer Interessen in Westindien und in Europa vorhanden sein müssen.

Das vorstehend für Indien Gesagte würde an Kraft verlieren, wenn es möglich wäre, zahlreiche Stützpunkte für Torpedoboote und damit ebenso viele Gebiete der örtlichen Verteidigung zu schaffen, obgleich auch dann noch zweifelhaft bliebe, ob

*) Der indische Archipel ist ungefähr so groß wie $2/3$ von Europa mit einer Länge von 2760 und einer Breite von 1020 sm.



mit diesem System nicht die Notwendigkeit einer größeren Landmacht verbunden wäre. Aber auch an sich würde die Einrichtung der dann erforderlichen Stützpunkte auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen, wenigstens sofern man an die Stützpunkte höhere Anforderungen stellt als an die Unterschlupforte, wie sie die Kommission vom Jahre 1906 befürwortet hat. Denn zwischen beiden ist ein gewaltiger Unterschied; der Stützpunkt verlangt planmäßige Einrichtung und Beschützung, der Wert des Unterschlupfes liegt lediglich darin, daß er nicht bekannt ist. Planmäßige Einrichtung ist hier also ausgeschlossen, aber eben aus diesem Grunde ist keine Gewähr gegeben, daß die Torpedoboote das leisten, was von ihnen verlangt wird.

Die Kommission setzt sich mit ihrer Auffassung in einen gewissen Gegensatz zu den Beschlüssen der Kommission vom Jahre 1906, die einer Torpedoflotte für Indien den Vorzug gab. Die frühere Kommission konnte nach dem Wortlaut ihres Auftrages nicht mit dem bestehenden Verteidigungssystem brechen, und außerdem stand sie auf dem Standpunkte, daß die Hauptsache die Verteidigung von Java sei. Die jetzige Kommission erhielt aber den Auftrag, die gesamte Verteidigung von Niederländisch-Indien zu behandeln, und dadurch erhielt sie Gelegenheit, das Verlassen des jetzigen Systems zu empfehlen und neue Grundlagen für die Verteidigung anzugeben. Damit kam sie zu einer ganz anderen Auffassung von der Aufgabe der Flotte, ganz abgesehen davon, daß auch sonst gegen die ausschließliche Verwendung von Torpedobooten Bedenken bestehen. Ihre Wohnlichkeit ist viel geringer als die der großen Schiffe; Unterbringung der Besatzungen an Land, wie sie durch das tropische Klima notwendig werden würde, hat einen nachteiligen Einfluß auf die Disziplin, wie jeder mit den Verhältnissen Indiens Vertraute zugeben wird. Die Erfahrung der letzten Jahre hat überzeugend ergeben, daß bei einem dreijährigen Tropenaufenthalt das große Schiff, sei es alleinfahrend oder im Verbande, mit und in sich alle Elemente trägt, welche in Indien für die Erhaltung eines frischen und tatkräftigen Geistes nötig sind.

Hieraus geht hervor, daß eine Torpedoflotte die von dieser Kommission in Ostindien gestellten Aufgaben nicht lösen kann, sondern daß dafür eine Flotte großer Schiffe erforderlich ist. Für deren Zusammensetzung haben die folgenden allgemeinen Grundsätze zu gelten:

1. Der Kern unserer Kampfflotte hat zu bestehen aus schwer bewaffneten und gut geschützten Schiffen in einer solchen Anzahl und durch kleinere Fahrzeuge derartig verstärkt, daß das Geschwader ein taktisches Ganzes bildet und dem zu erwartenden feindlichen Schlachtschiffgeschwader gewachsen ist.

2. Unsere Schlachtschiffe müssen über eine Geschwindigkeit verfügen, die der des Gegners mindestens gleich und, wenn möglich, überlegen ist, damit sie die Wahl des Schlachtfeldes haben und imstande sind, den Feind in den Bereich unserer Torpedo- und Unterseeboote, die also in hinreichender Anzahl vorhanden sein müssen, hineinzulocken.

3. Für den Aufklärungs- und Sicherungsdienst muß in ausreichender Weise gesorgt werden, wobei zu beachten ist, daß die taktische Aufklärung für die seegehende Flotte von größerer Wichtigkeit ist als die strategische.

Die schwere Bewaffnung muß aus mindestens acht 34,3 cm-Geschützen bestehen; zur Torpedobootsabwehr werden mindestens zwölf 7,5 cm-SK gefordert. Die Geschwindig-



keit soll mindestens 21 kn bei normalem Kohlenvorrat, der gleich $^1/_3$ des maximalen ist, betragen. Für den Panzerschutz wird (ausgehend von dem Durchschlagsvermögen [205 mm] des 15 cm-Geschützes auf 4000 m) eine Mindeststärke von 250 mm angenommen, für die schwere Artillerie und die Kommandoelemente mindestens 300 mm. Torpedoarmierung drei oder, wenn möglich, fünf 53 cm-Ausstoßrohre. Dampfstrecke 5000 sm bei ökonomischer Fahrt. Selbstverständlich ist auf Unterwasserschutz, neuzeitliche Feuerleitungseinrichtungen, Scheinwerfer, gute Wohnlichkeit für die Tropen Bedacht zu nehmen. Alle diese Anforderungen werden mit ungefähr 21 000 t Wasserverdrängung zu erfüllen sein.

Bei Bemessung der Anzahl braucht auf die absolute Flottenstärke der Nation, mit der wir in einen Krieg verwickelt werden könnten, keine Rücksicht genommen zu werden. Es wird jedoch für unumgänglich notwendig gehalten, daß ständig vier große Schiffe gefechtsbereit verfügbar sind, zu welchem Zwecke stets ein Reserveschiff vorhanden sein muß. Im Interesse des Gefechtswertes und der Homogenität dürfen diese Schiffe nicht älter sein als 10 Jahre.

Wenn jedes Panzerschiff der Reihe nach 2 Jahre als Reserveschiff in Indien bleibt, kommt man auf eine Gesamtdienstzeit in Indien von 12 Jahren, nach Ablauf dieser Zeit findet Zurücksendung in die Heimat statt. Mit Rücksicht auf die Lebensdauer von 20 Jahren wird man im Mutterlande 4 Schiffe zur Verfügung haben, so daß im ganzen 9 große Schiffe in die Flotte aufzunehmen sind. Die in der Heimat anwesenden Schiffe sollen für die Einstellung und Ausbildung des Personals bestimmt sein; im Falle eines drohenden Krieges im Fernen Osten sollen sie jedoch nötigenfalls als zweites Geschwader nach Niederländisch-Indien geschickt werden.

Die zur Zeit im niederländischen Geschwader vorhandenen Zerstörer haben besonders für den Aufklärungsdienst einen zu geringen Aktionsradius. Dafür sind 6 Torpedokreuzer von 1200 t und 36 kn Geschwindigkeit, etwa nach Art des argentinischen „Catamarca"-Typs, erforderlich.

Außerdem ist noch eine Torpedobootsflottille von mindestens zwei Divisionen zu je vier Einheiten nötig; sie können aus den zur Zeit vorhandenen 8 Zerstörern von 500 t gebildet werden, wobei vorgeschlagen wird, statt des achtersten 7,5 cm-Geschützes ein Torpedorohr einzubauen.

Für die örtliche Verteidigung, deren Material jedoch nicht an einen bestimmten Platz gebunden sein soll, werden verlangt:

8 Unterseeboote von etwa 380 t, die auch außerhalb der Küstengewässer von Java Verwendung finden können;

8 Torpedoboote von 300 t;

eine Anzahl von Minenlegern (mindestens 2 große) und einige Minensucher. Auch die Torpedokreuzer und Zerstörer müssen zum Werfen einer beschränkten Anzahl von Streuminen eingerichtet sein.

Hiervon sind nach Fertigstellung der im Etat für 1913 geforderten Fahrzeuge vorhanden: 8 Zerstörer, 3 Unterseeboote, 2 Minenleger, während an Stelle der 8 Torpedoboote vorläufig die Boote der „Hydra"- und „Draak"-Klasse gebraucht werden können.

Ein Teil der Besatzung der Schiffe in Niederländisch-Indien kann aus Eingeborenen bestehen; wenn ihre Muskelkraft auch nicht so groß ist wie die der Europäer, so ertragen sie doch das Klima besser, und bei sorgfältiger Ausbildung können die besseren Elemente es zu Geschützführern für die leichten Geschütze, Torpedomatrosen und Signalgasten bringen, während die minder guten als Heizer, Kellner, Köche und Diener zu verwenden sind. Bei ihrer Kommandierung an Bord von in Dienst gestellten Schiffen verdient jedoch berücksichtigt zu werden, was der damalige Befehlshaber der Seemacht im Januar 1912 berichtete, nämlich daß die Eingeborenen soweit möglich von den holländischen Mannschaften getrennt zu halten sind. „Der europäische Matrose sieht auf den Eingeborenen, selbst wenn dieser höheren Rang hat, herab, und wenn auch bestimmt wird, daß der Eingeborene wie ein Europäer anzusehen und zu behandeln ist, so geschieht dies in der Praxis doch nicht. Tatsächlich blickt der eingeborene Schiffsmann zu dem meist schwerer gebauten holländischen Matrosen als zu einem Vertreter der herrschenden weißen Rasse empor, und es kommt häufig vor, daß eingeborene Unteroffiziere dem holländischen Gemeinen keine direkten Befehle zu geben wagen, wenn dies nicht in Anwesenheit von Offizieren geschehen kann."

Die weitere Frage, ob der für die Flotte erforderliche Mehrbedarf von etwa 2800 Köpfen holländischen Unterpersonals durch Anwerbung von Freiwilligen gedeckt werden kann, muß nach den Erfahrungen der letzten Jahre verneint werden. Es wird daher erforderlich, die Dienstpflichtigen zum Dienst in Indien heranzuziehen. Das wird um so eher möglich sein, als die Milizpflichtigen eine Vorliebe für eine erste lange Übungszeit haben, wenn sie von späteren Einberufungen verschont werden. Außerdem bekommen sie etwas von der Welt zu sehen; auch in Deutschland ziehen die Leute die Auslandsschiffe denen in den heimischen Gewässern vor. Für die Flotte in Indien muß zu jeder Zeit eine vollständig ausgebildete Besatzung und 10 v. H. Reserve vorhanden sein. Die hierin enthaltenen Dienstpflichtigen sollen niemals gleichzeitig, sondern immer höchstens zu einem Drittel ersetzt werden.

Der gegenwärtige Zustand, daß die Flotte in Indien aus zwei Teilen besteht, nämlich erstens den niederländischen Streitkräften unter dem Marineminister und zweitens der indischen Kriegsmarine unter dem Kolonialminister, führt zu Unzuträglichkeiten, namentlich bei der Kriegsvorbereitung, er muß beseitigt und die Verantwortlichkeit für die Flotte in Niederländisch-Indien in eine Hand gelegt werden. Während aber die Kommission von 1896 der Ansicht war, daß sie dem Kolonialminister unterstehen müsse, gelangt die gegenwärtige Kommission zu dem Schluß, daß sie allein von dem Marineminister abhängig sein dürfe, schon um die Einheitlichkeit des Personals für die beiden Flottenteile sicherzustellen.

Als Flottenstützpunkt kommen nur zwei Orte, Tandjong Priok (Batavia) und Soerabaja in Betracht, doch wird ersterem aus taktischen wie aus strategischen Gründen der Vorzug gegeben; wenn auch in gesundheitlicher Beziehung, wie bei Beschaffung von Arbeitskräften für die Befestigung von Tandjong Priok, Schwierigkeiten zu erwarten sind, so werden diese doch nicht unüberwindlich sein. Soerabaja würde als Hilfsbasis für kleinere Schiffe und besonders für Torpedoboote einzurichten sein. Von weiteren Stützpunkten wird abgesehen, wenn auch einige Plätze mit dem für die Flotte

nötigsten Brennmaterial und mit Lebensmitteln auszurüsten sind. Hierfür kommen in Betracht auf Java nur noch Tjilatjap (Südküste), außerhalb Javas Sabang, Makassar, Amboina. Für die Einrichtung eines Kriegshafens mit Werft in Tandjong Priok macht die Kommission ins einzelne gehende Vorschläge; u. a. wird die Beschaffung eines 26 000 t-Schwimmdocks und von 50 000 t Heizöl befürwortet.

Bei Besprechung der Kostenfrage kommt die Kommission noch einmal auf die Stärke des Landheeres zurück. Der für seine Stärke maßgebende Zweck des Heeres sei ein zweifacher, nämlich erstens im Innern Ruhe und Ordnung aufrechtzuerhalten, zweitens die Küsten und Stützpunkte zu verteidigen. Die hierfür erforderliche Truppenmacht unterscheide sich nicht viel von der gegenwärtig vorhandenen; höchstens könne auf ein Bataillon weniger gerechnet werden. Sollte aber die Ausführung des Flottenplanes davon abhängen, daß noch weitere Ersparnisse gemacht werden, so könnte mit der Verminderung der Truppenmacht noch weiter gegangen werden, bis sie ihre Grenze an der zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung erforderlichen Stärke findet. Es würden dann noch wegfallen können:

7 Bataillone Infanterie,
1 Maschinengewehr-Abteilung,
2 Eskadrons Kavallerie,
2 Batterien Feldartillerie.

Dem javanischen Element im Heere ein weiteres Feld einzuräumen kann nicht empfohlen werden. Das indische Heer besteht in der Hauptsache aus drei Elementen: Europäern (1911: 10153 Köpfe), Amboinesen (5685 Köpfe) und sonstigen Eingeborenen, meistens Javanern (16 060 Köpfe). Die Amboinesen stehen den Europäern an militärischer Leistungsfähigkeit ungefähr gleich, werden von einigen sogar noch höher eingeschätzt. Die Javaner sind jedoch minderwertig und ihre Zahl darf 50 v. H. der Gesamtstärke nicht überschreiten.

Die **Kosten** für den neuen Verteidigungsplan werden wie folgt veranschlagt:

1. Für den Bau der Flotte für Niederländisch-Indien und die Heimat zusammen jährlich	28,9	Mill. *M*
2. Für die Indiensthaltung in Indien	23,8	„
3. Für die Indiensthaltung in der Heimat	21,6	„
4. Hierzu Zinsen und Amortisation für Befestigungen und den Flottenstützpunkt (zusammen 50,4 Mill. *M*)	3,1	„
Zusammen	77,4	Mill. *M*

Bisher betrugen die Verteidigungsausgaben 43,2 Mill. *M*, wovon 29,6 Mill. *M* auf den Etat der Niederlande und 13,6 Mill. *M* auf den Kolonialetat entfielen. Die Mehrkosten betragen also 34,2 Millionen *M*. Es ist klar, daß diese Ausgaben nicht einseitig von den Kolonien getragen werden können und daß sich das Mutterland, wie sich schon aus dem Grundsatze der Reichseinheit ergibt, daran beteiligen muß. Nach einer bis ins einzelne gehenden Würdigung der finanziellen Lage und Leistungsfähigkeit beider Gebietsteile kommt die Kommission jedoch über die Verteilung der Mehrausgaben zu keiner Einigung. Ein Teil der Mitglieder erwartet eine Ersparnis von 10,2 Mill *M* durch Verminderung des Heeres, so daß noch 24 Mill. *M* zu decken bleiben, wovon beide Teile die Hälfte übernehmen sollen. Die Mehrheit der Kommission will aber alle erwachsenden Mehrkosten gleichmäßig auf Mutterland und Kolonien verteilen.

* * *

Soweit der Bericht, der von einer Anzahl Anlagen betr. die Bau- und Indiensthaltungskosten, den Personalbedarf usw. begleitet ist. Ein Mitglied der Kommission, ein höherer Verwaltungsbeamter der Kolonialregierung, nimmt einen ganz abweichenden Standpunkt ein und begründet diesen in einem Sondergutachten. Seine Bedenken sind nicht ausschließlich finanzieller Natur; die Mehrausgabe von 34 Mill. ℳ jährlich würde ertragen werden können, wenn dadurch auch nur die halbe Sicherheit für die Kolonien geschaffen werde, wie sie z. B. England aus dem Besitz seiner Flotte oder Deutschland aus dem Besitz seiner starken Armee genieße. Die Kommission täusche sich über das, was bei Durchführung ihrer Pläne herauskomme, wie über die entstehenden Kosten. Letztere würden viel größer werden als veranschlagt und sowohl das Budget von Niederländisch-Indien wie das der Niederlande aus dem Gleichgewicht bringen.

Ferner wird bestritten, daß die Ausgestaltung des Völkerrechts den kleineren Mächten die Verpflichtung auferlege, ihre Rüstungen zu verstärken, um ihre Neutralität besser schützen zu können. In den Verhandlungen der Friedenskonferenz im Haag sei ausdrücklich betont worden, daß dies nicht der Fall sei.

Die Millionen sollten lieber für die Entwicklung der Kolonien und ihrer Bewohner verwendet werden. Der beste Schutz gegen eine feindliche Eroberung sei das Bewußtsein der Bevölkerung, daß sie gut regiert werde. „Die Schlüssel von Niederländisch-Indien liegen nicht mehr hinter der Küste von Java; wir wollen sie auch nicht den Kassenschränken deutscher und englischer Panzerplatteninteressenten anvertrauen, sondern den Bureaus der Ministerien für Kultus, Unterricht, Handel und Ackerbau."

Der hier vertretene mehr ideale als realpolitisch die tatsächlichen Verhältnisse einschätzende Standpunkt findet in der Presse hin und wieder Zustimmung; manche Beurteiler gehen sogar noch weiter und meinen, es sei ganz nutzlos, Geld für militärische Zwecke auszugeben, da man doch nichts Wirksames unternehmen könne. Die Anhänger der Flotte verlangen einen schnelleren Bau der Linienschiffe mit der sachlich einwandfreien Begründung, daß man keine homogenen Verbände erhalte, wenn der Bau von 9 Linienschiffen auf 18 Jahre verteilt werde. Die Anhänger des Heeres dagegen verfechten die Ansicht, daß die Verteidigung Niederländisch-Indiens Sache der Armee sei. Die Regierung selbst hat zu den Fragen, die in dem Kommissionsbericht in so rückhaltloser Offenheit angeschnitten werden, noch nicht öffentlich Stellung genommen. Ob die Vorschläge sich verwirklichen werden, steht also noch dahin; jedenfalls wird es einen harten Kampf kosten.

Nach Ende Mai erschienenen Zeitungsnachrichten hat der Ministerrat den von Vizeadmiral Tydemann ausgearbeiteten Flottenbauplan genehmigt. Danach sind zu bauen: 5 Großkampfschiffe (3 zu 24000 t, 2 zu 21000 t), 6 Kreuzer, je 8 Zerstörer, Torpedoboote und Unterseeboote und 2 Minenleger. Dem Parlament soll eine dringliche Kreditforderung zur raschen Ausführung des Planes vorgelegt werden.

—f.



Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die Hochseeflotte. Die Schiffe des I. Geschwaders sowie die Großen Kreuzer verließen am 18. April Wilhelmshaven und liefen um Skagen nach Kiel, wo sie am 22. April eintrafen und sich mit den andern Geschwadern vereinigten. Die Hochseeflotte blieb bis zum 9. Mai vor Kiel vereinigt und trat dann die Maireise an, welche die Schiffe zu gemeinsamen Übungen in die Nordsee führte, wo sich noch fünf Torpedobootsflottillen und andere leichte Streitkräfte mit ihnen vereinigten. Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts, Großadmiral v. Tirpitz, sowie der Fürst zu Wied begaben sich an Bord des Flottentenders „Hela“ zur Hochseeflotte, um auf einige Tage den Übungen beizuwohnen. Die von der Hochseeflotte detachierte Division („Kaiser“, „König Albert“ und „Straßburg“), welche nach Anlaufen des südlichsten Hafens von Chile, Punta Arenas, nochmals einige Häfen an der brasilianischen Küste berühren soll, ist nicht vor Mitte Juni in den heimischen Gewässern zurückzuerwarten.

— Schiffsbewegungen im Auslande.*) Kreuzergeschwader:

S. M. S. „Scharnhorst“ 19. 3. Tsingtau 1. 5. — 3. 5. Port Arthur 5. 5. — 6. 5. Taku 6. 5. — 8. 5. Nagasaki 21. 5. — 23. 5. Tsingtau.

S. M. S. „Gneisenau“ Schanghai 7. 5. — 11. 5. Suruga 15. 5. — 15. 5. Kobe 20. 5. — 23. 5. Tsingtau.

S. M. S. „Nürnberg“ siehe amerikanische Station.

S. M. S. „Leipzig“ Tsingtau 4. 5. — 6. 5. Taku 11. 5. — 13. 5. Nagasaki 13. 5. — 15. 5. Tsingtau.

S. M. S. „Emden“ Schimidzu 7. 5. — 8. 5. Kobe 14. 5. — 17. 5. Tsingtau.

Ostasiatische Station:

S. M. S. „Iltis“ 26. 4. Dairen 29. 4. — 30. 4. Chemulpo 5. 5. — 7. 5. Schanghai.

S. M. S. „Jaguar“ Kobe 2. 5. — 6. 5. Tsingtau.

S. M. S. „Tiger“ Hankau 11. 5. — 16. 5. Tsingtau.

S. M. S. „Luchs“ Miyashima (Japan) 25. 4. — 28. 4. Tsingtau 29. 4. — 1. 5. Wusung 2. 5. — 3. 5. Nanking 6. 5. — 10. 5. Hankau.

S. M. S. „Vaterland“ 26. 4. Hankau 29. 4. — Aulufuhan-Jl. — 22. 5. Hankau.

S. M. S. „Tsingtau“ Canton 4. 5. — 5. 5. Hongkong 10. 5. — 13. 5. Kongmoon 16. 5. — 19. 5. Shuihing 22. 5. — 23. 5. Wutschau 26. 5.

S. M. S. „Otter“ Itschang 18. 5. — 19. 5. Wanhsien 22. 5. — 23. 5. Tschungking.

S. M. S. „S 90“ Tsingtau 1. 5. — 3. 5. Port Arthur 5. 5. — 6. 5. Taku 11. 5. — 12. 5. Tsingtau.

Australische Station:

S. M. S. „Cormoran“ Yap (West-Karolinen) 16. 5. — 23. 5. Nagasaki 29. 5. nach Tsingtau.

S. M. S. „Planet“ 12. 2. Manila 23. 5.

Ostafrikanische Station:

S. M. S. „Königsberg“ Wilhelmshaven 28. 4. — 3. 5. Almeria (Spanien) 5. 5. — 7. 5. Cagliari (Sardinien) 8. 5. — 9. 5. Neapel 12. 5. — 15. 5. Messina 18. 5. — 18. 5. Alexandrette 19. 5. — 21. 5. Port Said 23. 5. — 23. 5. Suez 23. 5. nach Aden.

S. M. S. „Geier“ Kilwa Kissiwani 28. 4. — 29. 4. Daressalam.

S. M. S. „Möwe“ 15. 3. Daressalam.

Westafrikanische Station:

S. M. S. „Panther“ Funchal (Madeira) 27. 4. — 5. 5. Kiel 12. 5. — 13. 5. Danzig. Das Schiff überholt in Danzig und hat für diese Zeit die Besatzung reduziert. Es geht nach Beendigung der Arbeiten wieder auf seine Station zurück.

*) Vor dem Ortsnamen steht das Datum der Ankunft, hinter ihm das der Abfahrt.

S. M. S. „Eber“ Duala (Kamerun) 5. 5. — 7. 5. Insel Annobom 10. 5. — 12. 5. Lome (Togo) 16. 5. — 17. 5. Lagos 19. 5. — 21. 5. Duala.

Amerikanische Station:

S. M. S. „Nürnberg“ Guaymas 1. 5. — 3. 5. Mazatlan 7. 5. — 7. 5. San Blas 9. 5. — 10. 5. Mazatlan 21. 5. — 21. 5. San Blas 23. 5. nach Manzanillo.

S. M. S. „Dresden“ 6. 4. Tampico — 19. 5. Vera Cruz.

Mittelmeer:

S. M. S. „Loreley“ Korfu 27. 4. — 30. 4. Konstantinopel.

S. M. S. „Hohenzollern“ Korfu 4. 5. — 6. 5. Genua 9. 5. — 12. 5. Gibraltar 12. 5. — 17. 5. Kiel.

S. M. S. „Sleipner“ Korfu 4. 5. — 6. 5. Genua 9. 5. — 11. 5. Barcelona 12. 5. — 13. 5. Gibraltar 14. 5. — 16. 5. Coruna 16. 5. — 17. 5. Dartmouth 18. 5. — 20. 5. Kiel.

S. M. S. „Goeben“ Korfu 4. 5. — 6. 5. Genua 7. 5. — 9. 5. Neapel 10. 5. — 13. 5. Insel Thira 13. 5. — 14. 5. Tschanak-Kalessi (Dardanellen) 14. 5. — 15. 5. Konstantinopel 23. 5. — 24. 5. Dedeagatsch 25. 5. — 26. 5. Smyrna.

S. M. S. „Breslau“ Korfu 29. 4. — 30. 4. Korinth 30. 4. — 1. 5. Korfu 4. 5. — 6. 5. Genua 6. 5. — 7. 5. San Remo 8. 5. — 9. 5. Genua 14. 5. — 16. 5. Malta 18. 5. — 20. 5. Korfu 21. 5. — 22. 5. Piräus 24. 5. — 25. 5. Alexandrette.

Schulschiffe:

Die vier Schulschiffe haben in der ersten Maihälfte ihre Werftüberholungen beendet, um Mitte Mai den Jahrgang 1914 der Seekadetten, durchschnittlich je 75, an Bord zu nehmen.

Detachierte Division:

S. M. S. „Kaiser“ 25. 4. Bahia Blanca 28. 4. — 3. 5. Itajahy 6. 5. — 7. 5. Santos 12. 5. — 16. 5. Rio de Janeiro 16. 5. nach Porto Grande.

S. M. S. „König Albert“ 27. 4. Bahia Blanca 28. 4. — 4. 5. San Francisco do Sul 6. 5. — 7. 5. Santos 12. 5. — 16. 5. Rio de Janeiro 16. 5. nach Porto Grande.

S. M. S. „Straßburg“ 25. 4. Bahia Blanca 28. 4. — 3. 5. Desterro 6. 5. — 8. 5. Santos 12. 5. — 19. 5. Pernambuco 21. 5. nach St. Thomas.

Ablösungstransporte:

R. P. D. „Windhuk“, mit dem Ablösungstransport für „Geier“ (Ausreise), 19. 5. Daressalam.

D. „Patricia“, mit dem Ablösungstransport für das Kreuzergeschwader und S. M. S. „Cormoran“ (Ausreise), 2. 5. Malta 2. 5. — 5. 5. Port Said 6. 5. — 18. 5. Colombo (Ceylon) 19. 5. nach Hongkong.

R. P. D. „Derfflinger“, mit dem Ablösungstransport für S. M. SS. „Planet“ und „Breslau“ (Ausreise), Hamburg 30. 4. — 13. 5. Genua (für „Breslau“), dann weiter Aden 24. 5.

R. P. D. „York“, mit dem von S. M. S. „Breslau“ abgelösten Besatzungsteil (Heimreise), Genua 13. 5. — 24. 5. Bremerhaven.

R. P. D. „Admiral“, mit dem Ablösungstransport für S. M. S. „Geier“ (Heimreise), Daressalam 20. 5. nach Aden.

S. M. SS. „**Geier**“ und „**Seeadler**“ sind aus der Liste der Kleinen Kreuzer gestrichen und in die der Kanonenboote übernommen.

— **Stapellauf.** S. M. Torpedoboot „V 28“ am 9. Mai.

— **Probefahrten.** S. M. S. „Karlsruhe“ ist am 18. April aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen.

— **Versetzung von Schiffen.** Mit dem 1. April sind, entsprechend der Verfügung, wonach das III. Geschwader der Ostseestation, der Verband der Aufklärungsschiffe der Nordseestation zugeteilt wurden, mit dem 1. April 1914 die Linienschiffe „Friedrich der Große“, „Kaiser“, „Kaiserin“, „König Albert“ und „Prinzregent Luitpold“ von der Nordsee- zur Ostseestation, die Kleinen Kreuzer „Köln“, „Breslau“ und „Kolberg“ von der Ostsee- zur Nordseestation versetzt worden. Mit demselben Zeitpunkt sind diese Linienschiffe der Werft Kiel, die Kreuzer der Werft Wilhelmshaven zugeteilt worden.



— Hilfeleistung. S. M. S. „Victoria Louise" sandte im Februar in Vigo zwei Züge Matrosen und Heizer mit Feuerlöschgerät an Land zur Hilfeleistung bei einem Brande von größerer Ausdehnung. Der Alkalde dankte den deutschen Offizieren und Mannschaften persönlich an Ort und Stelle, und später übersandte der Magistrat dem Kommando des Schiffes ein Schreiben des Inhalts, daß der Magistrat in einer Sitzung vom 18. Februar übereingekommen sei, öffentlich seinen Dank für den Mut und die Sachkenntnis auszusprechen, welche Offiziere wie Mannschaften beim Löschen des Brandes bewiesen hätten.

— Fischereischutz. Fischereikreuzer „Zieten" und ein Fischereischutzboot haben je einen englischen Fischdampfer, die innerhalb der deutschen Hoheitsgrenze fischten, beschlagnahmt.

— Sport in der Marine. Teilnahme Marineangehöriger an den olympischen Wettkämpfen 1916. Durch Kabinettsordre ist die Teilnahme von Offizieren und Mannschaften an den 1916 in Berlin abzuhaltenden internationalen olympischen Wettkämpfen genehmigt.

Unter dem Vorsitz des Kapitäns z. S. v. Natzmer, Kommandant S. M. S. „König Wilhelm", ist in Flensburg-Mürwik ein Ausschuß für olympische Spiele der Marine zusammengetreten. Dieser Olympia-Ausschuß ist als Zentralauskunftsstelle und gleichzeitig als Organ des Reichs-Marine-Amts gedacht.

— Stiftung für S. M. S. „Rheinland". Eine Stiftung für das Linienschiff „Rheinland", die durch die Verbände des Deutschen Flottenvereins in der Rheinprovinz aufgebracht ist, hat eine Höhe von rund 50 000 ℳ erreicht. Der größte Teil dieser Stiftung ist für die Mannschaften des Schiffes bestimmt. Für die Ausschmückung der Kommandanten-, Offizier-, Deckoffizier-, Fähnrich- und Aspirantenmesse sind Bilder gestiftet, die Motive aus dem Rheinland veranschaulichen.

— Personalien. An den Großadmiral v. Koester sandte der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts folgendes Telegramm aus Anlaß der in unserm vorigen Hefte erwähnten Geburtstagsfeier:

> „Eurer Exzellenz sende ich zu Ihrem 70. Geburtstage meine und der Marine aufrichtigsten und herzlichsten Glückwünsche. Das an tatkräftiger Arbeit und Erfolgen reiche Leben, auf das Eure Exzellenz heute in ungewohnter Frische des Geistes und Körpers zurückschauen, ist mit der Entstehung und Erstarkung der deutschen Marine unauslöschlich verbunden. Eurer Exzellenz vorbildliches Wirken als Seemann und Flottenführer wird ebenso unvergeßlich bleiben, wie das unermüdliche Eintreten für deutsche Wehrhaftigkeit zur See. Möge es Eurer Exzellenz vergönnt sein, noch viele Jahre in alter Rüstigkeit die Frucht alles dessen heranreifen zu sehen, was Ihre Zucht gepflanzt hat und heute noch fordert."

— Das größte Schiff der Welt, der neue Dampfer „Vaterland" der Hamburg-Amerika-Linie hat seine erste Reise nach New York glücklich vollendet. Das Schiff leistete auf seiner ersten Fahrt über den Ozean über 23 kn stündlich im Durchschnitt.

An der ersten Probefahrt nahm der Prinz Franz von Bayern als Vertreter des Königs von Bayern teil.

— Gedächtnisfeier in Cuxhaven. Am 9. Mai fand in Cuxhaven aus Anlaß des fünfzigsten Jahrestages der Seeschlacht von Helgoland eine Gedenkfeier statt, an der der österreich-ungarische Marineattaché teilnahm. An einen Festgottesdienst in der katholischen Garnisonkirche schloß sich eine Feier auf dem Ritzebütteler Friedhof an, auf dem sich das Massengrab der in der Schlacht gefallenen Österreicher befindet, das unter Aufwendung bedeutender Mittel seitens des österreich-ungarischen Kriegsministeriums neu instandgesetzt ist.

T. T.



England. Allgemeines. Wie im Maiheft erwähnt, hat das englische Königspaar vom 21. bis 24. April in Paris geweilt, wo es nach den Berichten der französischen Presse mit einer Begeisterung empfangen worden ist, die die hochgespannten Erwartungen weit übertraf. Der Präsident und das ganze offizielle Frankreich haben mit der Bevölkerung der Hauptstadt gewetteifert, das Königspaar bei jeder Gelegenheit mit Aufmerksamkeiten zu überschütten und ihm durch Ovationen zu zeigen, daß die Entente mit England im Herzen des französischen Volkes Wurzel gefaßt habe und nicht nur eine Angelegenheit der Regierung sei. Im Gegensatz zu dem Freudenrausch, der die französische Presse erfaßt hatte, waren die Auslassungen der englischen Zeitungen auffallend kühl. Zwar quittierte man dankend die herzliche Aufnahme der Vertreter des englischen Volkes durch das befreundete Frankreich, hob die angeblichen Erfolge der Entente zur Erhaltung des europäischen Friedens hervor, verfehlte aber nie, vor übertriebenen Hoffnungen zu warnen. So schrieb die offiziöse »Westminster Gazette«:

„Die Englisch-französische Entente ist ein wohlüberlegtes Mittelding zwischen zwei Extremen, von denen das eine sie in ein Bündnis zu Lande und zu Wasser umwandeln würde, während das andere sie zu einem bedeutungslosen und wertlosen Faktor der europäischen Politik stempeln möchte. Der Versuch, sie in ein Bündnis umzuwandeln oder das britische Volk zu militärischen Verpflichtungen zu verleiten, die ihm nicht liegen und Lasten auferlegen, würde den Zweck der Entente illusorisch machen und in einer Reaktion enden. Er würde uns ferner in eine unnötige Spannung mit dem Dreibund treiben und zu einem neuen Rüstungswettkampf Veranlassung geben, ohne daß die relativen Stärken verschoben würden. Dieser Weg führt weder für Frankreich noch für England zur Sicherheit oder zur Erleichterung der Rüstungsausgaben. Die Entente, so wie sie ist, ist eine der wichtigsten Faktoren der europäischen Politik und ihre Stärke wird in dem Fortbestand der Zusammenarbeit und der Harmonie der beiden Regierungen liegen."

Ähnlich, aber ohne die dem amtlichen Organ gebotene Zurückhaltung, lehnt die übrige Presse den Bündnisgedanken ab. Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Sir Edward Grey, begleitete den König nach Paris und nahm Gelegenheit, mit seinem französischen Kollegen, M. Doumergue, schwebende Fragen zu besprechen. Über diese Verhandlungen veröffentlichte Reuters Bureau folgendes halbamtliche Communiqué:

„Von einem neuen, formellen, schriftlichen englisch-französischen Übereinkommen kann, wie in einigen Kreisen angenommen wird, keine Rede sein. Die Beziehungen zwischen England und Frankreich sind wohl gegründet und genau festgelegt auf der Grundlage eines herzlichen, gegenseitigen Verständnisses. Zweifellos werden Angelegenheiten, die für beide Länder von Interesse sind, z. B. die Neu Hebriden- und andere Fragen, besprochen werden. Doch ist kein Grund zur Annahme, daß Sir Edward Grey oder M. Doumergue eine Liste von Angelegenheiten für einen förmlichen Meinungsaustausch im Sinne haben. Keinerlei weitere förmliche Ausgestaltung der englisch-französischen Beziehungen oder irgendeine Änderung der bestehenden Verständigung ist notwendig. Obwohl man kaum eine Erweiterung der bestehenden Beziehungen von den Pariser Erörterungen erwarten darf, so darf man doch auf eine bestimmtere Erläuterung der bestehenden Verständigung hoffen."

In St. Petersburg verfolgte man die Pariser Vorgänge mit dem größten Interesse. »Nowoje Wremja« erging sich in einer Artikelreihe in einer Auslegung der bestehenden Entente. Hier muß denn das alte Märchen von der bedrohten Neutralität Belgiens und Hollands durch Deutschland wieder einmal herhalten. Sie schreibt:

„Zwar würde ein englisches Expeditionskorps in diesem Falle zu spät kommen, aber die bloße Tatsache, daß England den Krieg erklären würde, wenn Belgiens Neutralität verletzt ist, würde alle derartigen Versuche verhindern. Die Frage Hollands berührt hauptsächlich England, die Belgiens dagegen Frankreich. Diese beiden Ziele sind daher wichtig für die Absichten aller Entente-Mächte."

Von welcher Seite der Neutralität dieser beiden Länder die größere Gefahr droht, ist bekanntlich recht umstritten — sicherlich droht sie nicht von Deutschland. Dessen ist sich Holland wohl bewußt und befestigt die Schelde, das weiß aber auch Belgien und baut die Befestigungen an der französischen Grenze aus.

— Innere Politik. Home Rule und kein Ende war auch im verflossenen Monat das Schlagwort der inneren Politik Englands. Zwar ist fast keine Sitzung des Parlaments vergangen, ohne daß man stundenlang darüber debattierte, zwar haben zahllose Sitzungen des Kabinetts stattgefunden, aber mehr als ein fortgesetztes „Auf und Nieder" der Hoffnungen auf eine friedliche Lösung ist kaum festzustellen. Auf energisches Drängen der Opposition sah sich die Regierung gezwungen, ein Weißbuch über die militärischen Maßnahmen gegen Ulster, die bekanntlich durch den Streik der Offiziere der Dritten Kavalleriebrigade aufgegeben werden mußten, dem Parlament vorzulegen. Da in dem Dokument die Anweisungen fehlen, die der Oberstkommandierende in Irland im Kriegsministerium erhielt, und die Anweisungen, die dieser seinen Offizieren zukommen ließ und die die Offiziere zum Einreichen ihrer Abschiedsgesuche veranlaßten, nicht wiedergegeben sind, so ist auch jetzt eine einwandfreie Beurteilung des Vorgehens der Offiziere nicht möglich. Im allgemeinen ändern diese Veröffentlichungen nur Unwesentliches an der im letzten Herbst gegebenen Darstellung. Aus dem Weißbuche geht hervor, daß auch zur See Vorbereitungen gegen Ulster getroffen werden sollten. So hatte das III. Geschwader Befehl erhalten, von Vigo aus direkt nach Lamlash zu gehen, um jederzeit zum Eingreifen bereit zu sein.

Nach langen Verhandlungen und einem vorhergehenden unerwarteten Vermittlungsvorschlag Mr. Churchills kündigte der Premierminister am 12. Mai im Unterhause an, daß er hoffe und glaube, daß eine Einigung in der Form einer Zusatz- oder Ergänzungsbill möglich sei. Er gehe noch einen Schritt weiter, als er bisher gegangen sei, indem er im Namen der Regierung erkläre, daß sie von dem Wunsche beseelt, das Unterhaus möchte die dritte Lesung der Homerulebill vor Pfingsten beendigen, selbst die Verpflichtung übernehmen wolle, eine solche Zusatzbill einzubringen. Dieser Vorschlag setzt voraus, daß die Homerulebill vom Unterhause in seiner ursprünglichen Form zum drittenmal angenommen, auch ohne Genehmigung des Oberhauses Gesetz wird, die Zusatzbill aber, die einen Teil des vorigen Gesetzes aufhebt, von beiden Häusern angenommen wird. Welche Zugeständnisse die Zusatzbill enthalten wird, ist noch nicht veröffentlicht, trotzdem die Opposition durch eine Obstruktion im Unterhause die Bekanntgabe vor der dritten Lesung der Homerule Bill erzwingen wollte. Inzwischen ist sie am 25. Mai mit einer Mehrheit von nur 77 Stimmen im Unterhause zum dritten Male angenommen und sofort an das Oberhaus weitergegeben worden. Diesem soll auch die Zusatzbill in den nächsten Tagen zuerst zugestellt werden, so daß die weitere Entwicklung der Frage vom Oberhause abhängt.

— Flottentätigkeit. Die Verbände der Heimatflotte entwickelten im verflossenen Monat eine angespannte Ausbildungstätigkeit. Schiffs- und verbandsweise wurden Artillerie- und Torpedoschießübungen abgehalten. Soweit die Schiffe zur Erledigung des Prüfungsschießens (Gunlayers' Test), das neuerdings nicht mehr von allen Schiffen, sondern nur auf besonderen Befehl hin zu schießen ist, bestimmt sind, waren sie mit den vorbereitenden Übungen beschäftigt. Teilweise soll auch das Prüfungsschießen selbst schon erledigt worden sein.

I. Flotte. Das Flottenflaggschiff und das I. Geschwader übten während der ganzen Zeit an der Westküste Schottlands mit dem Stützpunkt Lamlash. Das II. Geschwader hielt sich währenddessen im Kanal auf und lief regelmäßig in Portland ein. Das III. Geschwader mit Ausnahme der in Gibraltar reparierenden „Britannia" lag am Schluß der Wochen in Loch Ewe an der westschottischen Küste und ist Mitte Mai nach der Bantry Bay abgegangen. Das IV. Geschwader, zur Zeit nur aus drei Linienschiffen bestehend, verließ nach Beendigung des Osterurlaubs Ende April die Heimathäfen und hat seitdem den Firth of Forth und Cromarty

aufgesucht, wo bereits seit Mitte April das I. Schlachtkreuzergeschwader und das II. Kreuzergeschwader liegen. Das III. Kreuzergeschwader hat Anfang Mai mit Kalibrieren in der Bantry Bay begonnen. Das I. Leichte Kreuzergeschwader befindet sich in Oban an der westschottischen Küste.

Von der II. Flotte nahmen das V. Linienschiffs- und das V. Kreuzergeschwader Ende April die Übungsfahrten auf, bei denen meist Margate und Torbay angelaufen wurden. Zum Empfang des dänischen Königspaares wurden sie für kurze Zeit nach der Themse beordert.

Aktive Zerstörerflottillen. Die I. und II. Flottille lagen in ihren Stationshäfen Firth of Forth bzw. Portland. Die III. Flottille, die in der Neubildung begriffen ist und erst aus 9 Zerstörern besteht, übte von Cromarty aus. Die IV. Flottille wurde zur Unterstützung der Küstenwache und zur Unterdrückung etwaigen Waffenschmuggels an der nordirischen Küste mit dem Hauptstützpunkte Brodick verwandt.

Die Minensuchkanonenboote begannen Anfang Mai mit Minensuchübungen vor Portland, während die zum Minensuchen umgebauten 6 Fischdampfer der Marine nach Ausbildung von Mannschaften der Trawler Section auf der Themse paarweise die Hauptfischereihäfen zur Fortsetzung ihrer Tätigkeit aufsuchten. Auch die sieben der II. Flotte zugeteilten Streuminenschiffe haben die Heimathäfen verlassen und sich zu gemeinsamen Übungen in Bantry Bay vereinigt, von wo sie nach Lough Swilly weitergegangen sind.

Übungsplan für Juni. Die 1. Division des II. Geschwaders wird mit dem 1. Leichten Kreuzergeschwader Portland am 20. Juni verlassen und vom 23. bis 30. Juni Kiel besuchen. Die übrigen Linienschiffsgeschwader sammeln Mitte Juni im Kanal und verbleiben hier bis zu der Mitte Juli beginnenden Mobilmachungsübung.

Das I. Schlachtkreuzergeschwader besucht Reval, Kronstadt und Riga. Es verläßt Portland am 12. Juni. Rückkehr 8. Juli.

Das II. Kreuzergeschwader geht am 12. Juni nach Bergen und Drontheim, wo es vom 15. Juni bis 1. Juli ankern wird.

Das III. Kreuzergeschwader wird Christiania, Christiansand und Kopenhagen einen Besuch abstatten, letzteres am 1. Juli verlassen und am 4. Juli in Portland eintreffen.

Die Mittelmeerflotte ist nach Besuch von Venedig, Pola, Triest und Fiume Mitte Mai wieder in Malta eingetroffen und hat das am 22. Mai eingelaufene österreichische Geschwader begrüßt.

Westatlantik-Geschwader. Der zum V. Kreuzergeschwader gehörige Kleine Kreuzer „Bristol" hat Befehl erhalten, die Besatzung aufzufüllen, um die „Hermione" in den mexikanischen Gewässern abzulösen. Das Schiff hat am 20. Mai die Ausreise angetreten.

— Organisation. Das China-Geschwader hatte in den letzten zehn Jahren folgende Stärke an Linienschiffen und Panzerkreuzern aufzuweisen:

	31. März 1914	31. März 1909	31. März 1904
Linienschiffe	1 mit 11 985 t*)	—	5 mit 62 300 t
Panzerkreuzer	2 „ 25 450 t	4 mit 43 500 t	—
Gesamtstärke	3 mit 37 435 t	4 mit 43 500 t	5 mit 62 300 t.

*) Nur mit Stammbesetzung im Dienst.

Die Admiralität hat drei weitere Fischdampfer angekauft und neun gechartert. Sie sollen im Frieden zum Scheibenschleppen und im Kriege zum Minensuchen Verwendung finden.

— Personal. Infolge des unerwarteten Ablebens des Vizeadmirals Stokes, der erst wenige Tage vorher die Geschäfte des Ältesten Offiziers an der Irischen Küste übernommen hatte, sind befördert: Kontreadmiral Sir Edmond Slade zum Vizeadmiral, Kapitän zur See Boyle zum Kontreadmiral. Kontreadmiral Leveson hat am 1. Mai die Geschäfte des Direktors der Operationsabteilung des Admiralstabes übernommen. Der bisherige Direktor, Kapitän zur See Ballard, ist am gleichen Tage Admiral of Patrols geworden.

Die Admiralität hat folgende Flaggoffizier-Stellenbesetzungen verfügt:

Vizeadmiral Sir Charles Coke wird zeitweilig Ältester Offizier an der Irischen Küste. Er hatte früher diesen Posten bereits zwei Jahre inne.

Kontreadmiral Madden, bisher Chef des II. Kreuzergeschwaders der Heimatflotte, wird III. Seelord an Stelle des Kontreadmirals Moore, der Chef des Schlachtkreuzergeschwaders im Mittelmeer wird.

Kontreadmiral Gough-Calthorpe wird Chef des II. Kreuzergeschwaders.

Kontreadmiral Dudley de Chair wird Chef des Schiffsjungenausbildungswesens. Er war bisher Sekretär des Ersten Lords der Admiralität.

Kontreadmiral Hood wird Sekretär des Ersten Lords der Admiralität.

Der Befehlshaber der Zerstörerflottillen der I. Flotte, „Captain T“ genannt, hat wieder den Rang eines Kommodore II. Klasse erhalten, der für diesen Posten erst vor einem Jahre abgeschafft worden war.

Nach »Western Daily Mercury« soll die Admiralität beabsichtigen, die Stellung der Stationschefs abzuschaffen und die Geschäfte den Oberwerftdirektoren zu übertragen. Mit Rücksicht auf die Tätigkeit im Kriege sollen sich diesem Plane aber Schwierigkeiten in den Weg stellen.

Die Admiralität hat angeordnet, daß die Beförderung der Fähnriche abermals beschleunigt wird. Die im Januar 1915 zur Prüfung in Navigation und Seemannschaft heranstehenden Fähnriche können auf Wunsch schon im September die Prüfung ablegen, wenn ihr Kommandant ihnen bescheinigt, daß sie wahrscheinlich die Prüfung mit „Gut“ bestehen werden. Bestehen sie die Prüfung, so werden sie mit einem Vorsprung von vier Monaten in die vorhergehende Einstellungsgruppe eingereiht und mit dieser den übrigen Prüfungen unterzogen und befördert.

Pensionären des Sanitätsunterpersonals soll die Möglichkeit des Übertritts zur Royal Fleet Reserve gewährt werden. Auf diese Weise hofft man, eine Reserve an Lazarettpersonal für den Krieg zu schaffen, die bisher aus dem freiwilligen Krankenträgerkorps gedeckt werden mußte.

— Artillerie. Die Ergebnisse des Gefechtsschießens (Battle Practice) im Jahre 1913 sind veröffentlicht worden. Die Angaben sind von Jahr zu Jahr allgemeiner gehalten und machen eine Beurteilung der Leistungen unmöglich. Auch ein Vergleich mit dem Vorjahre ist ausgeschlossen, da die Methode zur Berechnung der Wertzahlen offensichtlich geändert ist. Die Bedingungen scheinen die gleichen geblieben zu sein, wenigstens enthält die Vorbemerkung im Gegensatz zu den Vorjahren keinen Hinweis auf stattgefundene Änderungen. Seit einigen Jahren ist zum ersten Male wieder das Urteil der Admiralität angegeben, das in lakonischer Kürze besagt: Die Ergebnisse des Gefechtsschießens im Jahre 1913 werden für befriedigend gehalten.

Ähnlich liegen die Verhältnisse mit dem Bericht über das Geschützführerpreisschießen (Gunlayers' Test). Seitdem die Angabe der Zeit weggelassen ist, ist eine richtige Beurteilung unmöglich. Das beste Schiff ist der Kleine Kreuzer „Amphion". Das Schiff mit der neuzeitlichsten Armierung, Linienschiff „King George V.", hat den dritten Platz erhalten. Im Durchschnitt wurden erreicht:

Geschütz	Trefferprozente 1910	1911	1912	1913
34,3 cm	—	—	58,00	66,66
30,5 „ (neu)	48,90	37,30	54,74	51,40
30,5 „ (alt)	32,30	35,20	35,46	38,46
25,4 „	23,07	33,33	—	40,00
23,4 „ (Doppelturm) .	50,90	53,03	45,20	41,81
23,4 „ (Einzelturm) . .	55,60	55,30	55,74	58,82
19,0 „ M II	52,00	58,20	52,20	68,42
19,0 „ M I	39,80	39,08	36,20	21,05
19,0 „ M III	45,10	48,30	—	54,16
15,2 „ M XI	53,60	49,50	49,77	53,33
15,2 „ M VII. . . .	46,20	49,90	49,65	42,54
10,2 „	44,10	42,00	38,50	55,34
15,2 „ QF	63,30	58,60	63,60	51,26
12,0 „	42,70	40,60	38,60	28,65
10,2 „ QF	48,50	47,00	42,04	48,07
7,6 „ (neu)	60,12	55,71	60,17	54,09
7,6 „ (alt)	41,70	41,56	68,78	60,03
4,7 „ u. 3,7 cm . .	31,68	30,58	63,56	39,33
3,7 „ (Vickers) . .	42,52	41,79	77,82	52,00

Da die Bedingungen fast in jedem Jahr geändert worden sind, so ist ein Vergleich nur in beschränktem Maße zulässig. Über die Ergebnisse des Jahres 1913 urteilt die Admiralität: „Mit den schweren Geschützen wurden im Jahre 1913 im allgemeinen die gleichen befriedigenden Ergebnisse erreicht wie im Jahre 1912, mit den leichten Geschützen jedoch nicht der hohe Durchschnitt des Vorjahres, was teilweise auf die Erschwerung der Bedingungen zurückzuführen ist."

Auf dem zum III. Geschwader der I. Flotte gehörigen Linienschiff „Zealandia" ist ein 23,4 cm-Geschütz gesprungen und ausgewechselt worden.

Beim Salutieren verunglückte infolge vorzeitigen Entzündens der Kartusche ein Mann des Schlachtkreuzers „Indomitable".

— Torpedo- und Unterseebootswesen. Über einen Unfall des Unterseebootes „C 2" bei einer Übung vor Harwich berichtet »Daily Telegraph«:

Als „C 2" nach einem erfolgreichen Unterwasserangriff auftauchte, bemerkte der Kommandant, daß das Unterseeboot sich unter dem Mutterschiff „Hebe" befand. Bei dem Versuch freizukommen, hakte die Schraube des Mutterschiffes hinter das Periskop des Unterseebootes und riß dieses sowie einen Teil des Kommandoturmes weg. Infolge des heftigen Stoßes erlitten fast alle Leute der 14 Mann starken Besatzung Quetschungen und Abschürfungen. Nur der Geistesgegenwart der Offiziere und Mannschaften ist es zu danken, daß größerer Schaden vermieden wurde.

Bei Vickers lief am 23. April ein Unterseeboot vom verbesserten E-Typ vom Stapel.

Das Vermessungsfahrzeug „Endeavour" hat Versuche mit Unterwasserschallsignalen angestellt. Als zweites Fahrzeug wurde das Swarte Bank-Feuerschiff, das erst vor kurzem ausgelegt und mit einem neuen Apparat ausgerüstet ist, verwandt. Unter den günstigsten Umständen gelang ein Empfang auf dem in Fahrt befindlichen Schiff bei einem Abstand von 18 sm. Mit gestoppter Maschine und Schiff auf rechtwinkligem Kurs zur Richtung auf das Feuerschiff wurden Signale auf 21 sm gehört.

— Luftfahrt. Der für die Admiralität bestimmte Short Doppeldecker (vgl. Mai-Heft) mit beiklappbaren Flügeln und Heißstroppen zum Einsetzen an Bord des Mutterschiffes hat folgende Abmessungen usw.: Obere Tragflächen-Spannweite 17 m, untere Tragflächen-Spannweite 12,2 m, Gesamttragfläche 51 qm, Länge über alles 11,9 m; Nutzlast: 145 kg für 2 Personen, 272 kg für Brennstoff, 54 kg für Funkentelegraphieapparat; Gesamtgewicht des voll ausgerüsteten Flugzeuges 1378 kg; Gnome-Motor mit 160 PS und 14 Zylindern; Geschwindigkeit in der Stunde 125 km; Steigegeschwindigkeit in der Minute 183 bis 305 m. Die Flügel werden wagerecht beigeklappt. Apparate dieser Art sollen sich sowohl bei den letzten Manövern von Bord des Mutterschiffes aus, als auch im Küstendienst bewährt haben.

Ein für die Marine-Flugstation in Calshot Castle bei Southampton abgeliefertes White-Wasserflugzeug mit einem 200 PS Motor wird mit folgenden Leistungen als das beste bezeichnet, das die englische Marine zur Zeit besitzt: Geschwindigkeit 125 km in der Stunde bei einem Gewicht von 1588 kg; Steigegeschwindigkeit: 914 m in $7^1/_2$ Minuten; Startanlauf: 27,4 m auf dem Wasser. Die Spannweite des Flugzeuges wird mit 24,4 m angegeben.

Zur Entwicklung eines zuverlässigen englischen Flugzeugmotors wurde im Jahre 1913 ein Wettbewerb ausgeschrieben, für den Preise im Gesamtwerte von fast einer Million Mark ausgesetzt sind. Die Prüfung der von 27 englischen Firmen eingelieferten Motoren, von denen 18 luft- und 23 wassergekühlt sind, hat Anfang Mai in Farnborough in der Königlichen Flugzeugfabrik begonnen. Die Motoren entwickeln 90 bis 200 PS. Die Beteiligung wird in Anbetracht der hochentwickelten Automobilindustrie des Landes für unbefriedigend gehalten. Die zu erfüllende Hauptbedingung besteht in einem sechsstündigen ununterbrochenen Betrieb des Motors.

Nach amtlicher Angabe ist bisher für die Marine nur ein deutsches Flugzeug angekauft worden.

Der Ankauf eines in Blyth im Bau befindlichen Handelsdampfers durch die Admiralität als Flugzeugmutterschiff (vgl. S. 684) wird bestätigt. Der Dampfer ist 108 m lang und kostet 1 193 800 ℳ.

Auf der Zentralfliegerschule in Upavon hat am 11. Mai der sechste Ausbildungskursus begonnen. Von der Marine nehmen 4 aktive Offiziere und 6 Offiziere der Royal Naval Reserve teil.

Die von der Armee übernommenen Luftschiffhallen in South Farnborough — 2 von etwa 60 m und 1 von etwa 100 m Länge — sollen verlegt werden, und zwar, wie man wohl mit Recht vermutet, nach Kingsnorth am Medway, der im Ausbau befindlichen Hauptluftschiffstation der Marine.

In Portland wird eine neue Marineflugstation errichtet, die zweite an der Südküste Englands. Die übrigen fünf liegen an der Ostküste.

Der Marineflieger, Ingenieur Briggs hat mit einer Höhe von 4547,4 m einen englischen Höhenrekord ohne Passagier aufgestellt.

Am 30. April fand in Hendon bei London ein Bombenwurf-Wettbewerb vom Flugzeug aus statt. Die Bomben waren aus einer Höhe von 90 m zu werfen. Das Ziel war ein mit Kreide gemarkter Kreis von 60 m Durchmesser. Die beste Leistung war, als Mittel aus zwei Würfen, eine Entfernung der Treffpunkte von 7,7 m vom Mittelpunkt der Scheibe. Weitere Preise wurden für folgende Leistungen verteilt: 20,2 m, 25,6 m und 51,4 m.

Das Kriegsministerium beabsichtigt etwa 100 Landungsplätze für Flugzeuge an verschiedenen Orten Englands anzulegen. Verhandlungen sind bereits im Gange. Die Größe der Plätze ist auf etwa 800 a berechnet.

Für die Armee werden zwei neue Fluggeschwader, das 1. und 7., auf dem Flugplatz Farnborough gebildet.

Die Königliche Flugzeugfabrik beschäftigt zur Zeit nach amtlicher Angabe 1174 Leute.

— Häfen, Werften, Küstenverteidigung. Die für die Befestigung des Cromarty Firth geplanten Werke sind fertiggestellt. Soweit bekannt, handelt es sich nur um kleinere Anlagen auf beiden Seiten der engen Einfahrt zur Abwehr von Torpedobootsangriffen.

Die Admiralitätswerft auf den Bermuden, die in den letzten Jahren fast ganz geschlossen war, soll ihren Betrieb wieder erweitern, da mit der Verlegung des IV. Kreuzergeschwaders nach Westindien mehr Arbeitsgelegenheit gegeben ist.

— Neubauten, Probefahrten, Technisches. Das auf der Königlichen Werft Portsmouth zu erbauende Linienschiff des Etats 1914/15 wird vom Typ der „Royal Sovereign"-Klasse, das in Devonport vom Typ der „Queen Elizabeth"-Klasse sein. Der Baubeginn dieser Schiffe ist infolge anderweitiger Belegung der Hellinge und der geringen Bauraten kaum vor Januar 1915 zu erwarten. Über die beiden anderen Schiffe des Etats siehe S. 685. Diese sollen schon im Juli begonnen werden. Bauzeit angeblich 27 Monate, Ablieferung im Oktober 1916.

Die Linienschiffe „Ramillies", „Revenge", „Resolution" des Etats 1913/14 sollen nach amtlicher Angabe bereits vor Ende des Jahres 1915 fertiggestellt werden.

Die rechtzeitige Ablieferung der Zerstörer von den Bauwerften stößt noch immer auf Schwierigkeiten. Von den 20 Zerstörern des Etats 1912/13 wurden 16 im März und 4 im Mai 1912 vergeben. Mit Ausnahme von 2 Booten war die Ablieferung bis Ende des Jahres 1913 vorgeschrieben. Bisher konnten nur 9 Boote abgeliefert werden, von denen nur 3 innerhalb der Vertragszeit von der Admiralität übernommen wurden.

Linienschiff „Marlborough" konnte bisher noch nicht in Dienst gestellt werden, da sich bei der Aufnahme der Turbinen nach erledigter Probefahrt größere Überholungsarbeiten notwendig machten, als man erwartete; auch soll der Ersatz eines Kessels notwendig sein. Das Schiff wird daher erst im Juni frontbereit sein.

Der Große Kreuzer „Argonaut" soll in Devonport zum Kadettenschulschiff umgebaut werden. Er wird im Oktober den Kreuzer „Highflyer" als Schulschiff für die mit etwa 18 Jahren eintretenden Kadetten ablösen.

Der Zerstörer „Landrail" erledigte seine Probefahrten zur Zufriedenheit und wurde von der Firma Yarrow an die Admiralität abgeliefert. Der Kohlenverbrauch bei kleiner Fahrt soll so günstig sein, daß er einen 20 v. H. höheren Aktionsradius als die anderen Boote der Klasse haben soll. Mit seinen Probefahrten begonnen hat ferner der Zerstörer „Victor", der als einer der letzten der K-Klasse des Etats 1911/12 zur Ablieferung gelangt.

Der Zerstörer „Ardent" ist nach dem Längsspantensystem von Isherwood gebaut.

— Stapelläufe. Am 28. April lief der Kleine Kreuzer „Undaunted" bei der Fairfield Shipbuilding Co. in Govan vom Stapel. Nach »Morning Post« erhält das Schiff zwei 15,2 cm-SK und acht 10,2 cm-SK, Brown-Curtis-Turbinen, vier Schrauben mit je einer Rückwärtsturbine und acht Yarrow-Wasserrohrkessel. Zur selben Klasse gehört auch der am 14. Mai in Dalmuir bei Glasgow auf der Werft von Beardmore zu Wasser gelassene Kleine Kreuzer „Galatea". Mit ihm sind nunmehr vier der acht Kleinen Kreuzer des Etats 1912/13 abgelaufen. — Zerstörer „Lookout" lief am 27. April bei Thornycroft in Woolston vom Stapel. Er erhält Parsons-Turbinen.

Ausrangiert und zum Verkauf gestellt sind: die Kleinen Kreuzer „Aeolus", „Terpsichore", „Perseus" und „Prometheus" sowie die Zerstörer „Bruizer", „Foam" und „Zebra". Ferner wurde der Kleine Kreuzer „Sirius" aus der Liste gestrichen.

— Kolonialmarinen. Die Schiffe der australischen Flotte, der Schlachtkreuzer „Australia“ und die Kleinen Kreuzer „Sidney“ und „Melbourne“ sind Mitte März nach einer längeren Übungsreise nach Sidney zurückgekehrt, wo „Australia“ zum erstenmal nach der Ankunft in Australien gedockt wurde. Die Befürchtungen, daß das Cockatoo-Dock infolge zu geringen Wasserstandes nicht geeignet sei, sind dadurch hinfällig geworden. „Sidney“ ging nach kurzer Überholung nach Singapore ab, um die australischen Unterseeboote „A E 1“ und „A E 2“ in Empfang zu nehmen. Am 25. Mai traf sie mit ihnen in Sidney ein. Soweit bisher bekannt geworden ist, ist die Ausreise der Unterseeboote ohne Unfall vonstatten gegangen. Auf einem großen Teil der Reise sind sie allerdings von dem sie begleitenden Kreuzer geschleppt worden.

Über die bisherigen Ausbildungserfolge der australischen Flotte hat sich der Geschwaderchef, Kontreadmiral Patey, wie folgt geäußert:

„Ich will nicht behaupten, daß die Schiffe auf ihrer jetzigen Ausbildungsstufe die besten Schiffe der englischen Marine sind, sie schneiden aber in Anbetracht der Ausbildungszeit bei einem Vergleich sehr gut ab. Die australischen Seeleute sind anstellig und bemüht, etwas zu lernen. Für das Schießen haben sie besonderes Interesse. Man kann natürlich nicht verlangen, daß sie alle auf einen Schlag vollkommen werden, doch berechtigen sie ohne Zweifel zu großen Hoffnungen.“

Auch über die Leistungen der auf der Hulk „Tingira“ untergebrachten Schiffsjungen und über die Ausbildung der Kadetten in Geelong hat der Admiral seine Zufriedenheit ausgesprochen. In Australien ist man über dieses Urteil sehr erfreut.

Von dem australischen Staat Victoria wird beabsichtigt, in Melbourne ein Trockendock mit Unterstützung der Regierung des Commonwealth zu erbauen, das folgende Abmessungen erhalten soll: Länge 243,8 m, Breite 33,5 m, Tiefe 9,8 m.

Wg.

Vereinigte Staaten von Amerika. Der Streit mit Mexiko. Der Friedensvertrag zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko nach dem Kriege von 1846 bis 1848 enthält im Artikel 21 folgende Sätze:

„Wenn jemals unglücklicherweise zwischen den Regierungen der beiden Republiken ein Mißverständnis entstehen sollte, verpflichten sich die Regierungen im Namen der beiden Nationen, in der aufrichtigsten Weise die Schwierigkeiten zu beseitigen und den Friedens- und Freundschaftszustand aufrechtzuerhalten. Sollte auf diese Weise eine Lösung nicht erreicht werden, so soll die verletzte Regierung nicht zu Feindseligkeiten greifen, sondern in freundschaftlicher Weise erwägen, ob es nicht besser wäre, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht zu unterbreiten, das aus Abgeordneten beider Parteien oder von einer befreundeten Regierung gebildet werden soll.“

Die Regierung der Vereinigten Staaten, die diesen Vertrag im Jahre 1854 in Washington ratifizierte, beweist durch ihr Vorgehen gegen Mexiko, wie wenig solche Verträge ernst zu nehmen sind. Ein verhältnismäßig kleiner Anlaß, eine Zeremoniellfrage, hat zum Ausbruch der Feindseligkeiten geführt, wenn auch die Vereinigten Staaten seit länger als einem Jahre auf den Krieg mit Mexiko vorbereitet sind.

Am 9. April wurde in Tampico der Zahlmeister des Kanonenbootes „Dolphin“ beim Anlandgehen zur Besorgung von Gasolin mit der Bootsbesatzung, die unbewaffnet war, von mexikanischen Regierungstruppen verhaftet und nach $1^1/_2$ Stunden wieder freigelassen. Die von dem Kommandeur der Truppen und vom Präsidenten Huerta ausgesprochene Entschuldigung wurde von Kontreadmiral Mayo, dem Chef der vor Tampico liegenden Linienschiffsdivision, für unzureichend erklärt. Er forderte als Sühne das Heißen der Flagge der Vereinigten Staaten an einem gut sichtbaren Punkte an Land unter gleichzeitigem Salut von 21 Schuß, der von seinem Flagg-

schiff „Connecticut" erwidert werden sollte. Huerta zeigte sich anfangs einverstanden, zog aber die Verhandlungen in die Länge und verlangte endlich, daß sein Salut Schuß für Schuß erwidert würde.

Da inzwischen auch die Postordonnanz des Linienschiffes „Minnesota" in Vera Cruz von Regierungstruppen verhaftet worden war, stellte der Präsident Wilson dem General Huerta eine Frist bis zum 19. April, in der die Forderung des Admirals Mayo erfüllt werden sollte und sandte die Atlantische Flotte nach den mexikanischen Häfen, soweit sie sich noch nicht schon dort befand. Am 15. April gingen 5 Linienschiffe, 1 Kleiner Kreuzer, 1 Kanonenboot und 4 Hilfsschiffe, am 16. April 2 Linienschiffe nach Tampico in See. Als Huerta das Ultimatum der Vereinigten Staaten ablehnte, landete Kontreadmiral Fletcher am 21. April 11 30 etwa 1000 Matrosen und Seesoldaten von den Linienschiffen „Florida" und „Utah" und dem Transportschiff „Prairie" und ließ das Zollhaus, das Postamt, den Bahnhof und die Hafenanlagen von Vera Cruz besetzen. Die Mexikaner leisteten nur geringen Widerstand.

An den beiden nächsten Tagen ergriff dieses Landungskorps nach längeren Straßenkämpfen, bei denen es insgesamt 15 Tote und 58 Verwundete hatte, Besitz von der ganzen Stadt. Die am Wasser gelegene Marineschule wurde von dem Kreuzer „Chester" zerstört, weil Seekadetten vom Dache des Gebäudes auf die landenden Truppen geschossen hatten. Auch das Transportschiff „Prairie" unterstützte durch Geschützfeuer das Vorgehen der Truppen.

Am 21. April abends traf die Atlantische Flotte, die unterwegs den Befehl erhalten hatte, nicht nach Tampico, sondern nach Vera Cruz zu gehen, dort ein. Ende April befanden sich alle verfügbaren Seestreitkräfte der Vereinigten Staaten in den mexikanischen Gewässern, und zwar:

Vor Vera Cruz:	11 Linienschiffe, 1 Kleiner Kreuzer, 1 Kanonenboot, 1 Minenleger, 17 Hilfs- und Transportschiffe.
„ Tampico:	1 Linienschiff, 2 Kleine Kreuzer, 11 Torpedoboote.
„ Acapulco:	1 Panzerkreuzer, 1 Kanonenboot.
„ Tuxpan:	2 Torpedoboote.
„ Manzanillo:	1 Kleiner Kreuzer.
„ Salina Cruz:	1 Kleiner Kreuzer.
„ Guaymas:	1 Panzerkreuzer.
„ Topolobampo:	1 Kleiner Kreuzer, 1 Hilfsschiff.
„ Mazatlan:	1 Panzerkreuzer, 1 Kleiner Kreuzer, 1 Zerstörer, 1 Hilfsschiff.

Am 23. April waren 4 Transportdampfer mit 4 Infanterie-Regimentern, 1 Kavallerie- und 1 Feldartillerie-Regiment, Teile der 2. Division unter dem Befehl des Generals Funston von Galveston in See gegangen und am 28. April in Vera Cruz eingetroffen. Am 30. April wurden die Truppen gelandet, General Funston löste Kontreadmiral Fletcher als Befehlshaber von Vera Cruz ab, und die Seesoldaten und Matrosen wurden bis auf eine Brigade Marineinfanterie wieder eingeschifft. In der Stadt wurde unter einem amerikanischen Zivilgouverneur eine vorläufige Regierung eingerichtet.

Die südamerikanischen Republiken Argentinien, Brasilien und Chile haben ihre Vermittlung angeboten, die auch von beiden Parteien angenommen wurde. Die Vereinigten Staaten haben am 1. Mai mit General Huerta und General Carranza einen vorläufigen Waffenstillstand abgeschlossen; doch wird der Kampf zwischen den Regierungstruppen und den Aufständischen weitergeführt.

— Marinepolitik. Im Repräsentantenhause begannen am 17. April die Verhandlungen über den Marineetat. Das seit Jahren erwartete Personalgesetz, das in dieser Tagung endlich erledigt werden sollte, ist durch den Marinesekretär wiederum vom Programm gestrichen worden.

— Organisation. Aus den nicht zur Atlantischen Flotte gehörigen, in Dienst befindlichen Schiffen an der Ostküste ist unter dem Befehl des Kontreadmirals Winslow ein besonderes Geschwader gebildet worden, dem die Linienschiffe „New York“ und „Texas“, der Panzerkreuzer „Washington“, die Kleinen Kreuzer „Salem“, „Chester“, „Tacoma“, „Des Moines“, die Kanonenboote „Castine“, „Machias“, „Marietta“, „Nashville“, „Paducah“ und „Eagle“ und 2 Transportdampfer angehören. Der Verband hat die Bezeichnung »Special Service Squadron on the East Coast of Mexico« erhalten.

— Neuformierung der Torpedobootsverbände. Bei der Atlantischen und Pazifischen Flotte sind Reservetorpedoflottillen aufgestellt worden, die mit halben Besatzungen in Dienst gehalten und zeitweilig zu den Manövern der aktiven Flottillen herangezogen werden sollen.

Die Reserveflottille der Atlantischen Flotte besteht aus der bisherigen 1. und 2. Halbflottille, die ihre Bezeichnung beibehalten und in Charleston stationiert werden. Als Begleitschiff ist das Werkstattschiff „Panther“ bestimmt worden. Der Chef der Atlantischen Reserveflottille führt denselben rotgelben Führerstander wie der Chef der aktiven Flottille, aber mit einem blauen R.

Bei der Pazifischen Flotte wird nur eine Reservehalbflottille gebildet, die sich aus den vier Zerstörern der bisherigen Reservedivision „Mary Island“ zusammensetzt. Die beiden Torpedoboote dieser Division werden außer Dienst gestellt.

Die Torpedobootsverbände sind jetzt folgendermaßen zusammengesetzt:

Atlantische Flotte.

Torpedoflottille (Begleitschiffe „Birmingham“ und „Dixie“).

3. Halbflottille.	4. Halbflottille.	5. Halbflottille.	6. Halbflottille.	7. Halbflottille.
„Henley“,	„Paulding“,	„Fanning“,	„Cassin“,	„Aylwin“,
„Drayton“,	„Ammen“,	„Beale“,	„Cummings“,	„Benham“,
„McCall“,	„Burrows“,	„Jarvis“,	„Duncan“.	„Parker“.
„Mayrant“,	„Patterson“,	„Jenkins“,		
„Warrington“.	„Trippe“.	„Jouett“.		

Reservetorpedoflottille (Begleitschiff „Panther“)

1. Halbflottille.	2. Halbflottille.	
„Flusser“,	„Monaghan“,	„Walke“,
„Lamson“,	„Perkins“,	„Macdonough“,
„Preston“,	„Roe“,	„Worden“.
„Reid“,	„Sterett“,	
„Smith“.	„Terry“.	

Pazifische Flotte.

Torpedoflottille (Begleitschiff „Iris“).

1. Halbflottille.	(2.) Reservehalbflottille.
„Whipple“,	„Lawrence“,
„Paul Jones“,	„Hopkins“,
„Perry“,	„Hull“,
„Stewart“,	„Preble“.
„Truxton“.	

Die Unterseebootshalbflottillen, die bisher der Torpedoflottille der Atlantischen Flotte unterstellt waren, sind von dieser losgelöst und zu einer selbständigen Unterseebootsflottille zusammengefaßt worden.

— Personal. Offiziere. Der Marinesekretär hat am 4. April folgende Verordnung erlassen, die am 1. Juli 1914 in Kraft tritt:

„Der Genuß und die Einführung von alkoholischen Getränken ist auf den Schiffen der Marine, auf den Marinewerften und bei den Marineteilen am Lande auf das strengste verboten. Die Kommandanten sind persönlich für die genaue Ausführung dieses Befehls verantwortlich.“

Durch diese Verordnung wird das Alkoholverbot, das bisher nur für die Mannschaften der Marine bestand, auch auf die Offiziere ausgedehnt. In der der Verordnung beigefügten Begründung des Generalstabsarztes der Marine wird gesagt, daß der Alkohol auch in beschränkten Mengen nicht zuträglich sei.

Der Widerspruch gegen diese Verordnung ist sehr groß, nicht nur in der Marine, sondern auch in weiten Kreisen der Bevölkerung. Allgemein wird der Befehl als eine starke Bevormundung der Offiziere aufgefaßt, der beweist, daß in dem freiheitlichen Amerika die persönliche Freiheit des einzelnen weniger geschützt ist als in anderen Ländern.

Die Verordnung des Marinesekretärs muß in erster Linie als eine politische Maßregel angesehen werden, als ein Erfolg der Prohibitionisten, der Alkoholgegner, die große politische Macht besitzen.

— Marinemiliz. Die Marinemilizen werden Anfang Juli achttägige Manöver abhalten, die vom Marineamt organisiert werden. Außer den Schiffen, die den Milizen auf längere Zeit überlassen sind, werden die Kreuzer „Milwaukee“, „Tennessee“ und der Zerstörer „Worden“ zu Übungsfahrten während des Sommers zur Verfügung gestellt werden.

— Schiffsmaterial. Linienschiff „New York“ wurde am 15. April 1914 auf der Staatswerft in New York in Dienst, Linienschiff „Ohio“ am selben Tage außer Dienst gestellt, der größte Teil der Besatzung ging auf „New York“ über. „Ohio“ wurde der Atlantischen Reserveflotte zugeteilt. Da die Linienschiffe „Texas“ und „New York“ wegen ihrer Probefahrten noch nicht zur Atlantischen Flotte getreten sind, ist diese zur Zeit nur 19 Schiffe stark.

Die Kessel für das Linienschiff „Nr. 39“ werden von der Babcock & Wilcox Co., die die niedrigsten Preise verlangt hatte, geliefert.

Torpedoboot „Mc Dougal“ ist am 22. April 1914 als erstes Boot der „O'Brien“-Klasse vom Stapel gelaufen.

Torpedoboote „Gwin“ und „Manly“ sind aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden.

Der Marinesekretär hat der Maryland Steel Co. den Bau von zwei Frachtdampfern für je 4,15 Mill. M übertragen, die in erster Linie Kohlen nach dem Panamakanal bringen, in Kriegszeiten aber für Marinezwecke verwendet werden sollen. Geschwindigkeit 14 kn, Deplacement 12 000 t, Bauzeit 18 Monate.

— Kesselexplosion. Torpedoboot „Aylwin“ ist durch die Explosion seines vorderen Kessels schwer beschädigt worden. Die Schornsteine wurden aus ihrer Lage gebracht und an der Steuerbordseite drei Platten weggerissen. Zwei Abteilungen waren vollgelaufen; durch Abstützen der benachbarten Schotten gelang es, das Boot schwimmfähig zu erhalten. Die Reparatur wird 3 Monate dauern, das Boot ist außer Dienst gestellt worden. Einer der drei schwer verletzten Heizer ist gestorben.

— Torpedowesen. Der Streit zwischen dem Marineamt und der Bliß Co. über den Verkauf der Patente des Bliß-Leavit-Torpedos ist gerichtlich zuungunsten der Bliß Co. entschieden worden. Die Firma wollte die Pläne und das Konstruktionsrecht dieses Torpedos an die englische Whitehead Co. verkaufen, mußte aber infolge eines vorläufigen gerichtlichen Einspruches, der jetzt endgültig geworden ist, davon Abstand nehmen. Die Sonderheiten des Bliß-Leavit-Torpedos, deren Preisgabe an eine fremde Marine das Marineamt nicht zuließ, sind die Balanceturbine, die Kugellager im Gyroskop, die Anwärmevorrichtung und der Luftregler.

— Unterseebootswesen. Die von der Fore River Shipbuilding Co. zu bauenden zwei Unterseeboote, „L 9“ und „L 10“, sollen in 24 bzw. 25 Monaten fertiggestellt sein. Sie haben eine SK.



Unterseeboot „K 6“ ist am 26. März bei der Fore River Shipbuilding Co. vom Stapel gelaufen.

— Flugwesen. Das Marineamt hat für den Preis von 32 000 *M* bei Orville Wright zum ersten Male ein Flugboot bestellt; bisher bezog die Marine von Wright nur Wasserflugzeuge.

— Panamakanal. Oberst Goethals hat erklärt, daß im Notfalle schon jetzt Kriegschiffe bis zu 20 000 t den Kanal durchfahren können.

— Kriegschiffe als Handelsschiffe. Der Senat hat auf Vorschlag des Senators Week einen Antrag gestellt, wonach Kriegschiffe in einer Post-, Passagier- und Frachtlinie nach Chile und anderen südamerikanischen Häfen Verwendung finden sollen. Die anzulaufenden Häfen würden dann von dem Marinesekretär bestimmt werden. Es sollen Schiffe verwendet werden, die nicht für den unmittelbaren militärischen Dienst erforderlich und die besonders für Post- und Handelszwecke geeignet sind. Die Besatzung stellt die Kriegsmarine. Ob der etwas sonderbare Plan zustande kommt, läßt sich noch nicht sagen. Sachlich spricht dagegen, daß Kriegschiffe ihrer ganzen Bauart nach denkbar ungeeignet für den Zweck sind und daß die Marine ohnehin schon an Personalmangel leidet.

v. Selchow.

Frankreich. Allgemeine Lage. Der Wahlkampf in Frankreich hat inzwischen seinen Abschluß gefunden. Die neue Kammer wird am 1. Juni zusammentreten und vermutlich mit der Beratung des Budgets beginnen, das von der alten Kammer nicht mehr erledigt werden konnte. Die französische Presse beschäftigt sich allgemein mit der „Erbschaft“, die die alte Kammer hinterlassen hat und mit der die neue ihre liebe Not haben wird. »Temps« schreibt hierüber: „Seit 40 Jahren ist es das erste Mal, daß eine Kammer geschlossen wurde, ohne ihre vornehmste Aufgabe, die Sicherung der Einnahmen und Ausgaben, erfüllt zu haben.“ Abgesehen davon, daß die Agitation zur Wiederaufhebung der soeben eingeführten dreijährigen Dienstzeit infolge des sozialdemokratischen Wahlsieges neuerdings begonnen hat, ist es der Fehlbetrag von 640 Mill. *M* in dem 4,4 Milliarden *M* betragenden Etat, der aus der Welt geschafft werden muß. Während M. Clemenceau vorschlägt, die neue Kammer solle das Budget zunächst im ganzen annehmen und über die Deckung des Fehlbetrages später beraten, ist »Matin« mit dieser Lösung nicht einverstanden, da außerdem noch 1120 Mill. *M* aufgebracht werden müssen, um die Kosten der Wiedereinführung der dreijährigen Dienstzeit und der sonstigen Ausgaben für Heer und Marine zu decken.

Von maßgebender Seite sind noch keine Vorschläge gemacht worden, wie dieser Finanznot abzuhelfen ist.

Es ist zu erwarten, daß von sozialistischer Seite ein Antrag auf Abschaffung des Gesetzes über die dreijährige Dienstzeit gestellt werden wird, oder daß man wenigstens versuchen wird, die 30monatige Dienstzeit einzuführen. Der Ministerpräsident und der Kriegsminister sollen aber wiederholt erklärt haben, daß bei der gegenwärtigen politischen Lage in Europa nicht daran zu denken wäre, das Dreijahrgesetz abzuschaffen oder abzuändern.

— Der neue Marineminister. Marineminister Gauthier hat in Begleitung seines Stabes verschiedene Informationsreisen nach den Kriegshäfen gemacht und auf

Grund der hierbei gesammelten Erfahrungen einem Berichterstatter gegenüber die von ihm zu verfolgende Marinepolitik folgendermaßen gekennzeichnet:

„In Übereinstimmung mit meinen Vorgängern halte ich die Zusammenziehung unserer Seestreitkräfte im Mittelmeer für unbedingt notwendig, und ich werde versuchen, unser Übergewicht mit allen Mitteln zu verstärken. Der Pulverfrage werde ich besondere Aufmerksamkeit zuwenden, ich habe mit großer Befriedigung feststellen können, daß in dieser Beziehung während des letzten Jahres sowohl an Bord wie vor allen Dingen in den Pulverfabriken Vorzügliches geleistet worden ist. Die Frage der Besetzung der Küstenbefestigungen ist nicht zur Zufriedenheit gelöst, ich werde dieserhalb dem conseil de la défense nationale entsprechende Vorschläge unterbreiten.

Eine Besserung der Beförderungsverhältnisse halte ich für unbedingt erforderlich, um einer Überalterung des Offizierkorps vorzubeugen. Die Verwaltung der Werften wird sich vereinfachen lassen.

Wegen des Ausbaues der Flotte habe ich die feste Absicht, mich streng an das Flottengesetz zu halten, ich halte es aber für meine Pflicht, Nachtragsforderungen zu stellen, wenn die anderen Staaten Maßnahmen treffen, durch welche unsere Machtstellung gefährdet werden könnte und unsere Seeherrschaft im Mittelmeer in Frage gestellt wird."

— Flottentätigkeit. Am 14. Mai haben die großen Flottenmanöver im Mittelmeer ihren Anfang genommen. Sie zerfallen in drei Abschnitte: strategische Manöver, Bekohlung der Flotte in Biserta und taktische Übungen.

Der ersten strategischen Übung liegen folgende Annahmen zugrunde: Eine feindliche Flotte B hat die Straße von Gibraltar passiert, um einen der vier Häfen Toulon, Marseille, Biserta oder Philippeville anzugreifen. Die französische Flotte A befindet sich, als diese Nachricht eintrifft, in Ajaccio und erhält Befehl, in See zu gehen, um den Feind zu vernichten. Kräfteverteilung: A. I. Geschwader, 3 Panzerkreuzer, 2 Zerstörerflottillen, 1 Unterseebootsflottille und „Foudre" mit Flugzeugen; B. II. Geschwader, 3 Panzerkreuzer, 3 Zerstörerflottillen.

Bei der zweiten strategischen Übung sollen zwei verbündete, räumlich getrennte Flotten B I und B II versuchen, ihre Vereinigung herbeizuführen; Anfangsstellung für B I ist die Küste von Tunis, für B II Korsika. Der Gegner A steht an der Küste von Algier und soll versuchen, die Verbündeten vor ihrer Vereinigung zu schlagen, da er ihnen getrennt überlegen, vereint aber unterlegen ist. Kräfteverteilung wie im ersten Manöver.

— Personal. Personalveränderungen. Vizeadmiral Jauréguiberry hat im April die Altersgrenze erreicht und ist zu den Flaggoffizieren der Reserve überführt worden. Er war zuletzt Vizepräsident des Conseil supérieur; vorher bekleidete er die Stellung eines Generalinspekteurs, in der er im Kriege den Oberbefehl über sämtliche schwimmenden Streitkräfte zu übernehmen hatte. Diese Stellung ist nach Ernennung eines Flottenchefs eingegangen.

Auch der Chef des II. Geschwaders, Vizeadmiral Marin Darbel, muß im Juni wegen Erreichens der Altersgrenze von seinem Posten zurücktreten.

In Toulon sind im letzten Monat 90 Senegal-Neger in die Marine eingestellt worden, wo sie als Heizer Verwendung finden sollen. Nachdem schon verschiedene Versuche, Farbige für Kriegschiffszwecke zu verwenden, fehlgeschlagen sind, glaubt man mit den Senegal-Negern bessere Erfolge zu erzielen, da diese auf Handelsschiffen oft verwendet werden. — Die im November 1913 versuchsweise in die Armee eingestellten 1000 Eingeborenen von den Antillen sind wieder in die Heimat befördert worden, da sie das Klima nicht vertragen konnten.

— Organisation. Durch die Indienststellung von „Paris" und „France" steigt der Schiffsbestand der I. Armée navale auf 18 Schiffe. Hierdurch wäre die erst seit einem halben Jahre eingeführte Geschwaderzusammensetzung aus 8 Schiffen wieder in Frage gestellt worden, wenn der Conseil supérieur sich nicht zu folgender Maßnahme entschlossen hätte:

„Der immer umfangreicher werdende Dienstbetrieb in der I. Armée navale läßt es wünschenswert erscheinen, daß ein besonderer Flottenchef kommandiert wird, der nicht gleichzeitig Geschwader-

chef ist. Der Flottenchef soll in der Schlacht nicht an einen festen Platz gebunden sein, sondern seine Stellung nach Lage der Verhältnisse unabhängig von der eigentlichen Kampflinie wählen können. Es ist deshalb eine aus zwei Schiffen bestehende »section amirale« zu bilden, welche der Flottenchef führt. Diese Neuordnung macht die Kommandierung eines dritten Vizeadmirals als Chef des I. Geschwaders zur I. Armée navale erforderlich."

Wahrscheinlich werden „Courbet" und „Jean Bart" diese »section amirale« bilden, während „France" und „Paris" zum I. Geschwader treten.

Außerdem hat der Conseil supérieur beschlossen, Vizeadmiral Boué de Lapeyrère noch ein weiteres Jahr in der Stellung als Flottenchef zu belassen. Für diesen Entschluß ist zum Teil der Mangel an geeigneten, vorgebildeten Führern maßgebend gewesen, denn wie bereits erwähnt, erreicht der bisherige Chef des II. Geschwaders, Vizeadmiral Marin Darbel, im Juni die Altersgrenze, und Chef des I. Geschwaders war Vizeadmiral Boué de Lapeyrère nebenamtlich. Auch in dieser Beziehung wird die Neuorganisation Besserung schaffen, da jetzt zwei Vizeadmirale für die Stellung eines Flottenchefs vorgebildet werden. Chef des I. Geschwaders soll Vizeadmiral Cocheprat und Chef des II. Geschwaders Vizeadmiral Le Bris werden.

— Torpedowesen. Nach »Le Yacht« sollen in Rochefort zwei Zerstörer eines neuen Typs gebaut werden. Die Boote sollen 1200 t groß werden. Über die Ausrüstung mit Torpedorohren verlautet noch nichts, über die artilleristische Bewaffnung schreibt »Le Yacht«:

„Die Boote bekommen zwei oder drei 14 cm-Kanonen mit einer Anfangsgeschwindigkeit von 500 m. Durch Versuche in Frankreich und im Auslande ist man zu der Überzeugung gekommen, daß die Wirkung von Geschossen unter 10 cm gegen die heutigen Zerstörer unzureichend ist. Die Sprengwirkung des 10 cm-Geschosses wird gerade genügen, die des 14 cm-Geschosses aber auf alle Fälle ausreichend sein. Eine weitere Kalibersteigerung verbieten Feuer- und Ladegeschwindigkeit, da ein schwereres als das 14 cm-Geschoß selbst von einem kräftigen Manne nicht für längere Zeit ohne zu große Kraftanstrengung geladen werden kann. Das 14 cm-Geschoß, das mit einer Melinitsprengladung gefüllt ist, wiegt 36 kg."

Das Verschwinden zweier Torpedoboote wurde in der Presse mehrfach erwähnt. Es handelt sich um zwei alte Boote, „Le Siagne" und „Nr. 174", die als Zielboote für Schießübungen benutzt wurden. „Nr. 174" war infolge der Treffer in der Nähe der Porquerolles-Inseln gesunken und konnte anfangs trotz ausgelegter Bojen nicht gefunden werden. „Le Siagne" wurde nach dem Schießen in einem Hafen bei den Salins d'Hyères-Inseln verankert, aus dem es spurlos verschwunden ist. Alle Nachforschungen nach dem Verbleib sind bisher erfolglos geblieben.

Die beiden Torpedoboote „Nr. 183" und „187" von der Hafenverteidigung Toulon rammten einander bei einer Angriffsübung gegen das Schulschiff „Jeanne d'Arc". Beide Boote wurden erheblich beschädigt.

— Unterseebootswesen. In Cherbourg lief das 1000 t-Unterseeboot „Néréide, ein Schwesterboot von „Gustav Zédé", vom Stapel. Während „Gustav Zédé" nachträglich Dampfmaschinen anstatt der geplanten Dieselmotoren erhalten mußte, scheint es jetzt gelungen zu sein, geeignete Motoren herzustellen, welche dem Boot eine Überwassergeschwindigkeit von 20 kn geben sollen. »Le Yacht« schreibt:

»„Néréide" hat Zweitakt-Dieselmotoren, System Schneider-Carels, erhalten. Die Motoren sollen 24 000 PS entwickeln. Die Bewaffnung besteht aus 10 Torpedorohren, ob leichte Geschütze vorgesehen sind, ist nicht bekannt, geplant war, dem Boot 4 SK zu geben.«

„Coulomb" legte während einer 73stündigen Dauerfahrt 800 sm zurück (13 bis 14 kn in der Stunde). Das Boot hat Dieselmotoren.

— Flugwesen. Das Flugzeug-Mutterschiff „Foudre" hat in der Werft von Marseille ein Deck eingebaut erhalten, welches das Abfliegen von Flugzeugen

von Bord aus ermöglichen soll. „Foudre“ nimmt mit einigen Wasserflugzeugen am Manöver im Mittelmeer teil.

Über das Flugwesen der Marine hat der Marineminister sich dahin geäußert, daß die Zeiten des Studiums und der Versuche vorbei wären und daß man jetzt zur festen Organisation schreiten müsse. Man werde unverzüglich mit der Errichtung zweier Flugzeugstützpunkte beginnen; der Flugplatz von St. Raphael würde in Zukunft in erster Linie zur Ausbildung von Schülern und zur Erprobung neuer Maschinen und Erfindungen benutzt werden. Auch für Luftschiffe werde man jetzt schon zwei Stützpunkte ausbauen.

Nach »Petit var« sollen in Fréjus 14 brauchbare Wasserflugzeuge vorhanden sein, die zum Teil an den Manövern teilnehmen. Es soll aber an geeigneten Führern und Mechanikern fehlen. Der Grund hierfür liegt in dem Fehlen einer besonderen „Fliegertruppe“; es melden sich genügend Leute mit Flugzeugführer-Zeugnis zum Eintritt in die Marine, sie werden aber von den Rekrutierungsbureaus als gewöhnliche Matrosen eingestellt und kommen auf diese Weise häufig nicht zur Betätigung in ihrem Fach. Es ist anzunehmen, daß die vom Marineminister angekündigte Organisation hier Wandel schaffen wird und daß eine besondere Fliegertruppe geplant ist.

— Häfen und Werften. Neubauten des Etats 1915. Nach »Dépêche de Brest« sollen im Etat für 1915 Mittel für folgende auf Staatswerften zu bauende Neubauten gefordert werden:

In Cherbourg: 2 Unterseeboote,
= Brest: 1 Linienschiff von 29 500 t, im April 1915 auf Stapel zu legen,
= Lorient: 1 Linienschiff (wie in Brest),
= Rochefort: 2 Zerstörer (vgl. unter Torpedowesen) und 1 Kanonenboot,
= Toulon: 2 Unterseeboote.

Die beiden anderen 1915-Linienschiffe der „Duquesne“-Klasse sollen auf Privatwerften gebaut werden. Anscheinend ist die Frage der schweren Artillerie noch nicht geklärt. Während der Minister noch vor kurzer Zeit gesagt hat, daß er eine Kalibersteigerung über das 34 cm-Geschütz hinaus nicht für erforderlich halte, berichtet »Dépêche de Brest«, daß die mit einem 37 cm-Geschütz angestellten Versuche kurz vor dem Abschluß wären und sehr gute Ergebnisse gehabt hätten. Man wäre deshalb noch im Zweifel, ob die 1915-Schiffe sechzehn 34 cm-Geschütze in 4 Vierlingstürmen oder zwölf 37 cm- in 3 Vierlingstürmen oder zehn 37 cm- in 5 Doppeltürmen erhalten würden. Wahrscheinlich wäre es aber, daß man erst nach den 1915-Schiffen die Kalibersteigerung mitmachen werde.

— Neubauten. Über die Kesselanlage der fünf Schiffe der „Normandie“-Klasse schreibt »Le Yacht«: „Languedoc“ und „Flandre“ erhalten Belleville-Kessel neuer Konstruktion, „Normandie“ und „Gascogne“ Guyot-Du Temple-Kessel und „Béarn“ Niclausse-Kessel neuer Konstruktion.

Die Torpedoboots-Führerschiffe (conducteurs d'escadrille), welche an Stelle der vom Marineminister Baudin geforderten Geschwaderkreuzer gebaut werden sollen, werden voraussichtlich 4500 t groß werden. Die Schiffe erhalten zwölf engrohrige Guyot-Du Temple-Normand-Kessel, von denen vier für gemischte Feuerung, die übrigen acht für reine Ölfeuerung eingerichtet sind. Letztere sollen zur Erzielung hoher Geschwindigkeiten in Betrieb genommen werden, während bei Marschfahrten die Kessel für gemischte Feuerung genügend Dampf liefern. Die Schiffe sollen für kurze Zeit 30 kn laufen, während die Dauergeschwindigkeit während 10 Stunden 29 kn

und während 24 Stunden 25 kn betragen soll. Als Marschgeschwindigkeit werden 16 kn verlangt.

Über die Bewaffnung ist noch nichts bekannt geworden, wahrscheinlich erhalten die Schiffe 14 cm-Geschütze und einige Torpedorohre.

Das Marineministerium hat die alte, 230 t große, mit einem Hilfsmotor versehene Yacht „Dolphin" angekauft, um sie als Schulschiff der Marineschule zu verwenden. Die Yacht hat einen Gardner-Motor von 120 PS.

— Kohlenschiffe. Die französische Regierung hat mit zwei Dampferlinien einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem ihr für die nächsten drei Jahre die vier Dampfer „Constance", „Isabelle", „Berthe" und „Biarritz" als Kohlenschiffe zur Verfügung gestellt werden. Die Dampfer sollen die Arsenale und vor allen Dingen die Flotte während der Manöver und im Kriege mit Kohlen versorgen. Das Kohlenfassungsvermögen der Schiffe beträgt je 4000 t. Während der diesjährigen Flottenmanöver wird bereits der erste Versuch gemacht werden. „Constance" ist mit Cardiff-Kohle im Mittelmeer eingetroffen.

Die Chantiers de l'Atlantique in Saint-Nazaire haben von Griechenland den Bauauftrag für ein Linienschiff von 23 550 t erhalten, das in 27 Monaten abzuliefern ist. Die Bewaffnung soll aus 10 mittschiffs in 5 Doppeltürmen aufgestellten 34,45 cm-Geschützen bestehen.

✤

Japan. Äußere Politik. Das Eingreifen der Vereinigten Staaten von Amerika in die mexikanischen Wirren und die Besetzung von Veracruz beschäftigte lebhaft die japanische Presse. Einige Blätter benutzten den Anlaß zu heftigen Ausfällen gegen die Bundesregierung und gaben ihren Sympathien für die mexikanische Republik unverhohlen Ausdruck. Mehrfach wurde sogar die Forderung gestellt, Japan solle die Gelegenheit ergreifen, in der kalifornischen Schul- und Landerwerbsfrage Zugeständnisse zu erlangen. Demgegenüber hat der Ministerpräsident Graf Okuma erklärt, daß Japan den von Anfang an beobachteten Standpunkt strenger Neutralität nicht zu verlassen gedenke.

In einem Erlaß an die Gouverneure der Provinzen ging der Ministerpräsident auf die Beziehungen zu China ein und betonte, Japan werde dort nur im völligen Einvernehmen mit den anderen Mächten handeln.

— Innere Politik. Das neue Kabinett hat in der Presse eine sehr freundliche Aufnahme gefunden, wenn man die demokratischen Blätter ausnimmt, die ihre Hoffnungen auf ein reines Parteikabinett nicht ganz erfüllt sahen. Man erwartet nun eine baldige Beendigung des leidigen Flottenskandals, die Beseitigung des Kliquenwesens in Armee und Marine, weiterhin eine Revision der Steuergesetze und zeigt sich auch den Rüstungsforderungen nicht abgeneigt, wenn Garantien für eine ordnungsmäßige Verwendung der bewilligten Mittel gegeben werden.

Von dem Programm des neuen Kabinetts seien folgende Punkte hervorgehoben: Neuorientierung der auswärtigen Politik, die im Fernen Osten dauernden Frieden sichern soll; Reform der Verwaltungs- und Beamtenorganisation; Bildung einer Landesverteidigungskommission, welche der Rivalität zwischen Armee und Marine, die schon so oft zu innerpolitischen Krisen geführt hat, ein Ende machen soll.

Admiral Yashiro hat bei der Übernahme des Marineministeriums die Durchführung eines bestimmten Flottenprogramms nicht zur Bedingung gemacht; es scheint aber, daß auch das neue Kabinett darin einig ist, die Mittel für eine Flotten-

erweiterung zu beschaffen, zum mindestens aber so viel zu fordern, daß der Bau der schon in Auftrag gegebenen Schiffe keine Verzögerungen erleidet. Ob hierfür das Parlament in nächster Zeit zu einer besonderen Tagung einberufen werden wird, steht noch dahin; vorläufig ist es nur zu einer kurzen Sitzung zusammengetreten, in der lediglich die Kosten für die Feierlichkeiten zur Beisetzung der Kaiserin-Witwe angefordert wurden.

— Flottenskandal. Die Ergebnisse der Untersuchung sind zum Teil veröffentlicht worden; Ende April wurde gegen die beschuldigten Zivilpersonen Anklage erhoben. Die Anklageschrift des Generalstaatsanwalts unterscheidet den Pooley-Siemens- und den Mitsui-Vickers-Fall. Da sie ein Urteil darüber erlaubt, inwieweit Verfehlungen tatsächlich vorgekommen sind, geben wir im folgenden ihre wesentlichen Punkte wieder:

Der Geschäftsführer der Siemens-Schuckert-Filiale in Tokio, Herrmann, wird beschuldigt, an einer Bestechung des Kapitän Sawasaki in Höhe von 23 000 ℳ durch Mittelspersonen beteiligt zu sein und hierauf bezügliche Beweisstücke vernichtet zu haben. Die beiden Vertreter des Reuterschen Bureaus in Tokio, Pooley und Blundell, sollen von Richter, dem früheren Angestellten von Siemens-Schuckert, gestohlene Dokumente für 1500 ℳ gekauft und unter Drohung der Veröffentlichung für die Rückgabe der Papiere 525 000 ℳ gefordert haben; sie begnügten sich schließlich mit der Zahlung von 110 000 ℳ.

Der zweite Teil der Anklage richtet sich gegen drei Direktoren und mehrere Angestellte der Firma Mitsui, als Agenten der Firma Vickers in Japan, deren eigener Vertreter, Winder, sich rechtzeitig entfernt hatte. Es handelt sich um den Bau des Panzerkreuzers Kongo, für den an die Firma Mitsui 2,4 Mill. ℳ als Vermittlungsgebühr gezahlt wurden; hiervon erhielt der frühere Direktor der Konstruktionsabteilung im Marineministerium, Vizeadmiral Matsumoto, durch Vermittlung des als Agenten tätigen Vizeadmirals Matsuo 840 000 ℳ. Um den wahren Sachverhalt zu verschleiern, sollen die Angeklagten Geschäftsbücher gefälscht und Beweisstücke vernichtet haben.

Eine Gegenüberstellung der beiden Fälle ergibt, daß englische Agenten in weit höherem Maße an den Bestechungen beteiligt sind als deutsche.

Unabhängig hiervon laufen die Verhandlungen der Kriegsgerichte, die zur Aburteilung der angeklagten Marineoffiziere gebildet wurden. Die Untersuchung gegen den Konteradmiral Fujii soll ergeben haben, daß er in der Zeit von Januar 1911 bis September 1912 von verschiedenen Lieferanten, insbesondere zwei englischen Schiffswerften, Provisionen im Betrage von 750 000 ℳ erhalten hat.

Bei alledem muß man berücksichtigen, daß die Untersuchungskommissionen, die bisher das Verfahren leiteten, noch unter dem Einfluß des Satsumaklans standen und das Bestreben hatten, die Marineverwaltung nicht unnötig bloßzustellen. Unter dem neuen Kabinett werden diese Rücksichten fallen; der Justizminister Ozaki hat erklärt, daß er schonungslos durchgreifen werde. In der Presse taucht wieder bestimmter das Gerücht auf, Graf Yamamoto, Baron Saito und der frühere Vizemarineminister Takarabe hätten den Bestechungen nicht fern gestanden, in die selbst der Präsident des Kriegsgerichts gegen Matsumoto, Admiral Kamimura, verwickelt sein soll.

Der Kaiser hat Mitte Mai die Vertreter der Anklage und den neuen Marineminister in Audienz empfangen, und man nimmt an, daß wichtige Beschlüsse wegen der weiter zu ergreifenden Maßnahmen gefaßt worden sind.

— Personal. Admiral Yamamoto und Baron Saito sind in Genehmigung ihrer Abschiedsgesuche aus dem aktiven Dienste entlassen worden. Der Chef des Admiralstabes, Baron Ijuin, und der Vizemarineminister, Vizeadmiral Takarabe,

wurden ihrer Stellungen enthoben und zu Mitgliedern des Kriegsrates ernannt; ihre Nachfolger sind Vizeadmiral Shimamura und Kontreadmiral Suzuki.

Außerdem wurde eine umfangreiche Liste von Personalveränderungen veröffentlicht, die größtenteils infolge des Flottenskandals verfügt worden sind; weitere werden erwartet, da die Regierung die einmal begonnene Läuterung der Marine mit aller Energie durchzuführen beabsichtigt.

— Organisation. Zur Neuordnung der Organisation des Marineministeriums wurde eine Kommission von 26 Mitgliedern unter dem Vorsitz des Vizemarineministers gebildet.

— Material. Linienschiff „Nr. 4" erhält den Namen „Yayeyama"; die Bauarbeiten werden voraussichtlich eingeschränkt werden, da die Werft Ende Mai mehr als 1000 Arbeiter wegen Nichtbewilligung des Budgets entlassen muß.

Panzerkreuzer „Hiyei" hat Ende April mit Probefahrten begonnen.

— Schiffahrtssubventionen. Über die im Dezemberheft erwähnte Neuordnung der Subventionen ist jetzt näheres bekannt geworden. Die Regierungsvorlage sieht für die nächsten fünf Jahre durchschnittlich 15 Mill. *M* vor. Die Subventionen für die Linien nach Europa, Nord- und Südamerika und Australien werden herabgesetzt; eine neue Linie durch den Panamakanal nach New York mit sechs Frachtdampfern zu 7500 t soll der Nippon Yusen Kaisha übertragen werden, während die bisher von dieser Gesellschaft betriebene Linie nach Seattle von der Osaka Shosen Kaisha übernommen wird. Trotz der Aufnahme der Panamakanallinie ist der Gesamtbetrag der Subventionen um etwa 15 v.H. niedriger angesetzt als bisher. Die Vorlage ist vorläufig nur im Unterhause angenommen worden; zur Beratung im Oberhause ist sie wegen Vertagung des Parlaments nicht mehr gekommen.

Ack.



Rußland. Marinepolitik. Aus russischen Zeitungsnachrichten ist zu schließen, daß die im Maiheft erwähnte Bewilligung von 194,4 Mill. *M* wahrscheinlich nur für Bedürfnisse der Schwarzmeer-Flotte bestimmt ist und noch nicht die angekündigte Fortsetzung des „Großen Schiffbauprogramms" enthält. Der neue Unterabschnitt des Großen Schiffbauprogramms soll vielmehr in technischer Beziehung noch immer der Bearbeitung unterliegen, um möglichst alle Neuerungen und Fortschritte auf den Gebieten der Technik und der Artillerie zu berücksichtigen. Durch diese Maßnahmen wird gleichzeitig eine Ergänzung und Berechnung des Geldbedarfs erforderlich. Die Vorlage soll der Reichsduma angeblich Ende 1914 oder Anfang 1915, jedenfalls so rechtzeitig zugehen, daß sie vor Beginn des Rechnungsjahres, also bis zum Frühjahr 1915 bewilligt werden kann.

— Flottentätigkeit. Ostsee. Kurz nach Beginn ihrer Aktivierung — Linienschiffsbrigade 21./22. April, Kreuzerbrigade 7./8. April — unternahm die Ostsee-Flotte eine mehrtägige Übungsfahrt in die mittlere Ostsee, die die Verbände in der Zeit vom 26. bis 29. April bis in die schwedischen Gewässer von Gotland und Oeland führte. Nach Beendigung dieser Fahrt begann die eigentliche programmäßige Jahresausbildung.

Kreuzer „Bogatyr" ging als Schulschiff für Maschinenpersonal, Kreuzer „Oleg" als Schulschiff für Junker am 12. Mai zu mehrmonatigen Übungen in den Gewässern des finnischen Meerbusens in See.

Schwarzes Meer. Die Linienschiffsbrigade, die II. Torpedobootsflottille und das Lehrgeschwader nahmen ihre Übungen Mitte Mai wieder auf.

— Personal. Der bisherige Chef des Hauptmarinestabes, Vizeadmiral Russin, wurde zum Chef des Marinegeneralstabes, Vizeadmiral Stezenko zum Chef des Hauptmarinestabes, Kapitän I. Ranges Odinzow zum Chef der Artillerie-Lehrabteilung ernannt.

Für die Gründung einer neuen Marineschule in Ssewastopol werden 7,2 Mill. M, für Boote und schwimmende Lehrmittel der Schule 8,3 Mill. M, für ihre Unterhaltung jährlich 388 800 M verlangt. Die Schule soll 500 Zöglinge fassen und sofort gebaut werden.

In Ssewastopol soll ferner eine Schiffsjungenschule für 400 Jungen nach dem Muster der 1910 in der Ostsee gegründeten Schiffsjungenschule gebaut werden.

Am 16. Mai wurden 181 Zöglinge des Marinekadettenkorps und der Marineingenieurschule zu Fähnrichen (Schiffsgardemarins) befördert.

— Schiffsmaterial. Das Marineministerium bestellte bei zwei englischen Firmen in Sunderland und Newcastle drei große Öltransportschiffe.

Torpedoboot „Pronsitelny“ wurde Anfang April in Nikolajew fertiggestellt.

Für die Abnahme neu fertiggestellter Kriegschiffe und Fahrzeuge soll eine ständige Kommission geschaffen werden, während die Abnahmekommissionen bisher von Fall zu Fall gebildet wurden. Die neue ständige Abnahmekommission wird aus 14 Mitgliedern bestehen und unter dem Befehl eines Vize- oder Kontreadmirals stehen. Für ihre Unterhaltung werden jährlich 254 880 M gefordert.

Die Torpedoboote „Nr. 134“ und „Nr. 140“ wurden aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen.

Die 3. Torpedoboootsdivision der I. Torpedobootsflottille wurde der II. Torpedobootsflottille zugeteilt.

Der Troß der Linienschiffsbrigade der Baltischen Flotte wurde um das Transportschiff „Argun“ vermehrt.

— Waffen. Am 8. April eröffnete die Firma Leßner ihre neue, seit Januar 1913 bei Feodosia in der Krim im Bau befindliche Torpedowerft und Torpedo-Einschießstation. Die Einschießstation liegt in der Mitte der Zweiankerbucht, ist aus Eisenbeton gebaut und besitzt ein Unterwasser- sowie ein Überwasser-Torpedoausstoßrohr.

Am 3. Mai wurde die staatliche Torpedo-Einschießstation auf dem Kopenski-See in Betrieb genommen.

Die Geschoß- und Minenfabrik Parwiainen erhielt von der Heeres- und Marineverwaltung im Jahre 1914 auszuführende Aufträge in der Höhe von etwa 21 Mill. M, rund 15 Mill. M für die Herstellung von Geschossen und 6 Mill. M für die von Minen.

Die Heeresverwaltung beantragte die Bewilligung von 30 Mill. M zur Anlage einer staatlichen Pulverfabrik in Tambow, da die von der Firma Baranowski neu gegründete private Pulverfabrik (vgl. Maiheft) vollständig durch den Bedarf der Marine in Anspruch genommen wird.

— Häfen und Werften. Eine englische Gesellschaft kaufte bei Bogojawlensk, in der Nähe von Nikolajew, ein größeres Gelände zur Anlage einer Schiffswerft.

Infolge der erhöhten Bedürfnisse der Kriegsmarine wurde der Hafen von Ssewastopol für die Handelsschiffahrt gesperrt. Der Handelshafen soll in die Streletzki-Bucht, westlich von Ssewastopol, verlegt werden.

Die Einfahrt in den Hafen von Helsingfors-Sveaborg durch den Gustavsvärd Sund — das Hauptfahrwasser — wurde für die Handelsschiffahrt gesperrt, da größere Arbeiten zur Verbesserung des Fahrwassers vorgenommen werden.

— Luftfahrwesen. Das unter dem Vorsitz des Großfürsten Alexander Michailowitsch stehende „Komitee zur Verstärkung der Flotte aus freiwilligen Spenden“ blickte am 31. Dezember 1913 auf eine zehnjährige Tätigkeit zurück, die seit 1910 in erster Linie der russischen Luftflotte zugute kam. In diesen zehn Jahren erhielt das Komitee etwa 648 000 ℳ staatliche Unterstützung und etwa 42,1 Mill. ℳ aus freiwilligen Sammlungen. Hiervon wurden etwa 36,6 Mill. ℳ für die Kriegsflotte und etwa 5,5 Mill. ℳ für die Luftflotte ausgegeben. Aus diesen Mitteln wurden u. a. die Fliegerschule für Offiziere des Heeres und der Flotte in Ssewastopol (an der Katscha) gegründet und theoretische Luftfahrkurse bei dem St. Petersburger Polytechnischen Institut eingerichtet. Auf der Fliegerschule wurden von 1910 bis 1913 123 Offiziere als Militärflieger, 44 Offiziere als Flugzeugführer und 6 Offiziere als Beobachter ausgebildet, während 8 Offiziere fliegen lernten, ohne ein Zeugnis zu erwerben und 17 aus verschiedenen Gründen abkommandiert wurden. Bei der Ausbildung verunglückten tödlich 6 Offiziere (3,03 v. H.). Die Lehrgänge in St. Petersburg wurden von über 150 Offizieren besucht.

Vom 1. Januar 1915 ab wird die Fliegerschule in den Besitz des Staates übergehen und das Komitee alsdann die folgenden Aufgaben in Angriff nehmen: 1. Bildung freiwilliger Fliegerkorps, 2. Errichtung von Flugstationen und Leuchttürmen, 3. Anschaffung eines entsprechenden Vorrats von Flugzeugen für die Freiwilligenfliegerkorps. Die erste derartige Station wurde bereits von der Stadt Narwa errichtet.

Die Offizierluftschiffer- und Fliegerschule in Gatschina bei St. Petersburg nahm Ende April nach einer längeren Winterpause ihre praktische Tätigkeit wieder auf. Während des Winters waren die Schüler mit theoretischer Ausbildung beschäftigt und bauten mit den Mitteln der Schule 6 Farman-Flugzeuge. Die französische Regierung kommandierte einen Armeeoffizier zu dieser Schule. »Nowoje Wremja« (29. April) nimmt an, daß Rußland ebenfalls einige Fliegeroffiziere des Heeres und der Flotte auf französische Anstalten kommandieren werde.

— Unfälle. Am 30. April kenterte in Libau ein Wasserflugzeug der Marinestation vor dem Aufsteigen und wurde zertrümmert; am 15. Mai hatte in Ssewastopol ein Curtiß-Wasserflugzeug beim Niedergehen auf das Wasser die gleiche Havarie. In beiden Fällen wurden die Flieger gerettet.

— Verschiedenes. Das Ministerium für Handel und Gewerbe will den veralteten Kreuzer „Asia“ für 77 760 ℳ als Schiffsjungen-Schulschiff für die Handelsflotte herrichten lassen. Das Schiff soll 150 Jungen an Bord nehmen, seine Unterhaltung soll jährlich 65 880 ℳ kosten.

Am 27. Juli 1914 wird eine Flottenparade bei Hangö-Udde stattfinden zur Feier des hundertjährigen Gedenktages der Seeschlacht gegen die Schweden. An demselben Tage soll in St. Petersburg das Linienschiff „Gangut“ in Dienst gestellt werden.

Mitte Mai beschäftigte sich der Reichsrat mit dem Gesetz über die Gestellungspflicht der Handelsschiffe im Kriegsfalle. Dies bestimmte in der ursprünglich von der Regierung ausgearbeiteten Fassung, daß die Handelsschiffe vom Tage der Mobilisationserklärung ab von der Regierung nach Bedarf mit Beschlag belegt werden können. Die Duma hatte diese Bestimmung dahin abgeändert, daß alle Handelsschiffe sofort bei der Mobilisationserklärung verpflichtet werden, mit der Mannschaft für die Zeit von vier Wochen im Hafen zu bleiben.

Ferner hatte die Duma die Bestimmung getroffen, daß die Mannschaften der Handelsschiffe u. a. auch in die Feuerline geführt werden können. Diese Bestimmung macht eine Abänderung des Wehrpflichtgesetzes nötig, da zu der Besatzung der

Handelsschiffe Personen gehören können, die bei der Einberufung von der Ableistung der Wehrpflicht befreit worden waren oder die bereits die Altersgrenze (50 Jahre) überschritten haben. Schließlich hatte die Duma bestimmt, daß die Besatzung der mit Beschlag belegten Handelsschiffe für Disziplinarvergehen den Kriegsgesetzen unterliegen.

Vom Reichsrat wurde die Wiederherstellung der Regierungsfassung beschlossen.

G.



Österreich-Ungarn. Budget 1914/15. Am 28. April wurde den Delegationen in Budapest der Voranschlag für das gemeinsame Budget vom 1. Juli 1914 bis 30. Juni 1915 vorgelegt. Er enthält für die Kriegsmarine außer den ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben von zusammen 65,3 Mill. *M* einen Sonderkredit von 85,9 Mill. *M*, der sich zusammensetzt aus der letzten Rate von 40,4 Mill. *M* des mit 1914/15 abschließenden Flottenbauplanes von 1910, der ersten Rate eines neuen Flottenbauplanes von 38,5 Mill. *M* und mehreren besonderen außerordentlichen Ausgaben von 7 Mill. *M*. Dieser neue Flottenbauplan sieht eine gesamte einmalige außerordentliche Ausgabe zum Ausbau der Flotte von 362,8 Mill. *M* vor, der sich auf die nächsten fünf Jahre wie folgt verteilen wird:

1914/15	38,5 Mill. *M*
1915/16	85,0 „ „
1916/17	85,0 „ „
1917/18	85,0 „ „
1918/19	69,3 „ „

Hiervon entfallen auf:

den Bau von 4 Großkampfschiffen . . .	279 Mill. *M*
„ „ „ 3 Kreuzern	39,4 „ „
„ „ „ 6 Torpedobooten	17,1 „ „
„ „ „ 2 Donaumonitoren . . .	4,2 „ „
„ Ausbau des Seearsenals	11,3 „ „
„ weiteren Ausbau von Sebenico . .	4,6 „ „
die Ausgestaltung des Marineflugwesens .	3,4 „ „
Sonstiges	3,8 „ „

Diese erhebliche außerordentliche Forderung wird begründet mit den im Nahen Osten eingetretenen politischen Umwälzungen, die eine Verschiebung des bisherigen Kräfteverhältnisses im Mittelmeer zur Folge hatten. Als besondere Begründung wird hierbei angeführt, daß nicht nur die großen, sondern auch die kleineren Mittelmeermächte zu bedeutenden Flottenrüstungen entschlossen sind.

Die Großkampfschiffe „VIII" und „IX", der Kreuzer „K" und ein Transportschiff für Lebensmittel von 450 t sollen noch in diesem Jahre in Bau gegeben werden. Die als Ersatzbauten für die Schiffe der „Monarch"-Klasse und die „Habsburg" geforderten vier Großkampfschiffe erhalten ein Deplacement von 24 500 t, zehn 35 cm-Geschütze (nicht wie verschiedentlich in früheren Zeitungsmeldungen angegeben 35,6 cm) und eine starke Mittelartillerie von 15 cm-Geschützen. Die neuen Kreuzer, die die „Zenta"-Klasse ersetzen sollen, werden 4800 t groß sein, stärkere Armierung und Panzerung und höhere Geschwindigkeit erhalten als „Admiral Spaun"; die neuen Torpedoboote verdrängen 800 t, die neuen Monitoren 520 t.

Am 12. Mai hielt der Marinekommandant, Admiral Haus, im Heeresausschuß eine beachtenswerte Rede, in der er die Forderung von vier Schiffen für die Linienschiffsdivision vor allem damit begründete, daß alle größeren Seemächte über die gleiche Anzahl Einheiten im Divisionsverbande verfügten. Gelegentlich der Erörterung des im Jahre 1915 ablaufenden sogenannten Schönaichschen Paktes, durch den die normale Zunahme des Budgets infolge Verteuerung von Material, Erhöhung der

Löhne und drgl. bis zu diesem Zeitpunkte in unzureichender Weise festgelegt war, erklärte der Marinekommandant, daß die Abmachung zu Überschreibungen genötigt hätte, die nun in einen Sonderkredit zusammengefaßt worden wären, da sie nicht im laufenden Budget unterzubringen waren. Im nächsten Jahre sei beabsichtigt, diesem Übelstande durch entsprechende Erhöhung des Budgets zu begegnen; wie hoch die Steigerung sein werde, stehe noch nicht fest.

— Jahresbericht der Kriegsmarine. Der soeben erschienene Jahresbericht der Kriegsmarine für 1913 behandelt u. a. besonders die Ereignisse in Albanien und Skutari, die Flottendemonstration an der montegrinischen Küste im April, die Blockade der Küste, die Bildung des internationalen Admiralitätsrates und die Übergabe von Skutari.

— Personalvermehrung. Die Personalvermehrung für 1914/15 beträgt etwa 1850 Mann, das Rekrutenkontingent einschließlich der Schiffsjungen 6500 Mann; die Zöglingszahl der Marineakademie wurde von 200 auf 225 erhöht.

— Flottentätigkeit. Die Eskader wird den Besuch der englischen Schiffe am 22. Mai in Malta erwidern und mit dem 7. Juni ihre Mittelmeerkreuzfahrt beenden.

— Neueinteilung der Flotte. Mitte Juni wird die „Sommereskader" zusammentreten und sich wie folgt gliedern:

1. Schwere Division (Linienschiffsdivision).
Kommandant: Kontreadmiral Löfler.
„Viribus Unitis" ⚑,
„Tegetthoff",
„Prinz Eugen".

2. Schwere Division (Linienschiffsdivision).
Kommandant: Kontreadmiral Willenik.
„Erzherzog Franz Ferdinand" ⚑,
„Radetzky",
„Zriny".

Kreuzerflottille.
Kommandant: Kontreadmiral Seidensacher.
„Saida" ⚑,
„Admiral Spaun"
und die Torpedoboote.

— Probefahrten. „Prinz Eugen" und „Saida" werden nach Beendigung der Probefahrten Geschütze anschießen und mit Formierung der Sommereskader zu diesem Verbande treten.

— Ausbau des Marineflugwesens. Der Kredit des Jahres 1914/15 von 3,3 Mill. ℳ zur Beschaffung von Flugzeugen wird zu gleichen Teilen auf vier Jahre verteilt. Es sollen im ganzen etwa 80 Flugzeuge beschafft und eine Reihe Flugstationen errichtet werden. Vorhanden sind bis jetzt 15 Flugzeuge; im vergangenen Jahre wurden beschafft: 4 Flugboote Typ Donnet-Levêque, 2 Typ Curtiß, 1 Flugboot der Motor-Luftfahrzeug-Gesellschaft, 2 im Seearsenal gebaute Apparate, 1 Schwimmflieger Typ Sanchez-Besa und 1 im Seearsenal gebautes ähnliches Flugzeug. Man scheint sich demnach endgültig für sogenannte „Flugboote" entschieden zu haben. Von Frankreich angekaufte Mustertypen wurden erprobt und unter Mitarbeit der heimischen Flugzeugindustrie ein angeblich sehr brauchbarer Typ „E" konstruiert und gebaut. Es sind zwei Flugstationen vorhanden, eine auf der Insel Catarina bei Pola, wo auch eine größere Flugzeughalle mit Unterkunftsräumen für Offiziere und Mannschaften besteht sowie eine Schulstation auf der Insel Casada am Südende des Kanals von Fasana, die noch weiter ausgebaut wird. Außerdem ist der Werft in Pola eine Flugzeugwerkstätte angegliedert, die Neubauten und Reparaturen ausführt. Die Zahl der Marineflieger wird erhöht werden, sechs jüngere Seeoffiziere sind bereits zur Ausbildung zur Luftschifferabteilung Fischamend kommandiert worden.

Gt.

Schweden. Marinepolitik. Ende April wurde das Ergebnis der Neuwahlen für den Reichstag bekannt. Die verteidigungsfreundliche Rechte erhielt statt 64 86, die liberale Partei statt 102 71 und die Sozialdemokratie 73 Stimmen.

Infolge dieses Ausganges des Wahlkampfes ist die Lage erheblich schwieriger geworden. Die nicht unwesentlich erstarkte Sozialdemokratie erklärt sich gegen jede Verstärkung der Verteidigung und also auch gegen das Verteidigungsprogramm der Regierung (vgl. Aprilheft); einzelne ihrer Mitglieder versuchten, die Liberalen auf ihre Seite zu ziehen. Nun aber haben diese ihren Wählern gegenüber erklärt, daß sie gleichfalls für eine Verstärkung der Wehrmacht eintreten wollen, obgleich sie geringere Aufwendungen als die Regierung plant, für möglich halten. Die Rechte ihrerseits erklärt, daß sie auf ihrem Standpunkte beharren müsse und unter Umständen, wenn keine Einigung erzielt werde, die Entscheidung den nächsten Wahlen überlassen wolle. Die liberale Partei wird sich also wahrscheinlich genötigt sehen, entweder dem Standpunkte der Rechten oder dem der Sozialdemokratie zum Siege zu verhelfen, falls nicht doch etwa ein Kompromiß zwischen ihr und der Rechten zustande kommt.

Am 19. Mai wurde der neue Reichstag eröffnet und ihm sofort der Budgetvoranschlag für 1915 und die von der Regierung ausgearbeiteten Wehrvorlagen vorgelegt. Um die Arbeiten an diesen nicht zu stören, werden ihm weiter keine Vorlagen außer solchen, die nicht aufschiebbar sind oder die verhältnismäßig geringe Zeit beanspruchen, zugehen.

Der in dem neuen Budget enthaltene Entwurf zum Militäretat beläuft sich auf 65,2 Mill. statt 60,7 Mill. ℳ, wie das frühere Kabinett Staaf verlangte, und der Entwurf zum Marineetat auf 35,5 Mill. statt 31,8 Mill. ℳ. Der gesamte Budgetvoranschlag weist eine Höhe von 354,3 Mill. statt 348,9 Mill ℳ auf. Für Materialanschaffungen der Marine wird eine einmalige Ausgabe von 7,2 Mill. ℳ verlangt, und ferner werden Mittel beantragt, um eine Ausdehnung der im letzten Jahre eingeführten Winterübungen zu ermöglichen.

Die Thronrede, mit der der Reichstag eröffnet wurde, betonte mit eindringlichen Worten die Wichtigkeit, dem Lande durch Annahme der Wehrvorlagen eine planmäßig geordnete, hinreichende Sicherheit zu schaffen.

— Flottentätigkeit. Die Küstenflotte übte teils in den Gewässern vor Stockholm, teils vor Karlskrona und im Sund, während die Gotenburg-Abteilung Anfang Mai in Gotenburg sammelte, um Übungen bei Marstrand abzuhalten.

Minenschiff „Clas Fleming“ stellte für drei Wochen zu Probefahrten in Dienst.

— Personal. Die Stelle eines Marine-Attachés bei den Gesandtschaften in Berlin und Kopenhagen wurde neu geschaffen. Der Marine-Attaché bei der Gesandtschaft in Paris wurde zugleich zum Marine-Attaché bei der Gesandtschaft im Haag ernannt.

— Flugwesen. Flugzeug „L 1“ hatte am 15. Mai auf einer Fahrt vom Horsfjord nach Gotland eine Havarie. Es mußte auf hoher See niedergehen und wurde mit leckem Schwimmer von einem Dampfer geborgen.

— Verschiedenes. Auf Küstenpanzerschiff „Dristigheten“ platzte am 29. März ein Abkommgewehr; ein Mann wurde schwer verwundet.

Die Bergungsarbeiten an dem bei Sandham gestrandeten Küstenpanzerschiff „Tapperheten“ wurden fortgesetzt, hatten jedoch bis jetzt noch keinen Erfolg.

G.

Dänemark. Flottentätigkeit. Küstenpanzerschiff „Peder Skram" verließ am 8. Mai Kopenhagen zu einer Fahrt nach Christiansand, um dort die Hundertjahrfeier der Schlacht bei Helgoland zu begehen. (In Christiansand liegen die in dieser Schlacht gefallenen dänischen Seeleute begraben.)

Die Unterseebootsflottille lief am 4. Mai zu einer dreiwöchigen Übungsfahrt aus Kopenhagen aus.

— Flugwesen. Am 5. Mai flog das Marineflugzeug „Maagen" von Kopenhagen nach Prästö, um sich mit der Torpedo- und der Unterseebootsflottille zu vereinigen und an deren Übungen teilzunehmen. Für das Flugzeug war ein Dampfer als Mutterschiff mit einem Schutzzelt und eine Reparaturwerkstatt hergerichtet worden. „Maagen" hatte indessen gleich bei Beginn seiner Tätigkeit eine Havarie, die es für einige Zeit außer Betrieb setzte.

G.

Norwegen. Marinepolitik. Am 9. Mai wurde dem Staatsrat eine Vorlage über „außerordentliche Ausgaben für die Landesverteidigung" vorgelegt. Die Forderung beläuft sich auf insgesamt 13,4 Mill. *M*, davon entfallen auf die Marine: 336 000 *M* für Errichtung einer Torpedowerkstatt, damit die Torpedos in Zukunft in Norwegen selbst hergestellt werden können, und 1,68 Mill. *M* für den Ausbau der Flottenstationen in Bergen und Drontheim; auf die Küstenverteidigung: 336 000 *M* für Kommandeurstände in den Festungen, 560 000 *M* für die Verstärkung der Befestigungen bei Bergen, 672 000 *M* für die Errichtung von Verteidigungsanlagen in Nord-Norwegen, 2,9 Mill. *M* für die Befestigung des Tönsbergfjords und 2,8 Mill. *M* für Verteidigungsanlagen im Kristianiafjord. Hierzu ist zu bemerken, daß bereits vor zwei Jahren 784 000 *M* für die Befestigung des Horten-Abschnittes (Kristianiafjord) bewilligt wurden, die nicht verbaut sind und noch zur Verfügung stehen.

— Flottentätigkeit. Die Küstenpanzerschiffe „Norge" und „Harald Haarfagre" übten teils in Horten, teils in Christiansand.

Kreuzer „Heimdal" wurde am 9. Mai beschleunigt in Dienst gestellt und nach Kirkenes (Waragerfjord) geschickt, um, wenn nötig, jungsozialistischen Demonstrationen, die dort befürchtet wurden, entgegenzutreten.

— Schiffsmaterial. Der Storting bewilligte 336 000 *M* für ein schnelllaufendes Minenschiff, dessen Bau im Vorjahre abgelehnt worden war. Das Fahrzeug soll sofort auf der Kriegswerft in Horten in Angriff genommen werden. Länge 76 m, Breite 8 m, Tiefgang 2,7 m, höchste Dauergeschwindigkeit 20 kn. Das Schiff erhält auf Vorschlag der Bauwerft keine Turbinen, sondern Kolbenmaschinen.

Unterseeboot „A 3" wurde am 8. Mai in Horten abgeliefert.

Unterseeboot „A 5" lief am 9. Mai auf der Germaniawerft in Kiel vom Stapel.

Torpedoboot „Garm" wurde Mitte Mai zu Probefahrten in Dienst gestellt. „Garm" ist das erste Turbinenboot der norwegischen Marine.

G.



Spanien. Trotzdem das Flottengesetz von 1908 noch nicht ganz zur Durchführung gelangt ist, hat der Marineminister Anfang 1914 einen Gesetzentwurf eingebracht, durch den der Ausbau der spanischen Marine für die nächsten Jahre geregelt werden soll. Ausschließlich für Marinebauten sollen in den nächsten neun Jahren

jährlich 28,8 Mill. ℳ ausgegeben werden. Um die Entwicklung der heimischen Marineindustrie zu fördern und den spanischen Werften genügend Beschäftigung zu sichern, sollen vom Jahre 1917 ab alle Marinebauten in Spanien hergestellt werden.

In dem Gesetzentwurf wird vorgeschlagen, daß in den Jahren 1915, 1916 und 1917 folgende Arbeiten auf spanischen Werften ausgeführt werden:

Ein mit allen modernen Kampfmitteln ausgerüstetes Linienschiff wird auf Stapel gelegt, sobald das Linienschiff „Jaime I." von Stapel gelaufen ist (wahrscheinlich 1914). Kosten 56 Mill. ℳ.

Ein zweites Linienschiff wird 1917 auf Stapel gelegt.

Ein 1000 t-Kreuzer mit hoher Geschwindigkeit wird ebenfalls 1917 begonnen. Kosten 3,6 Mill. ℳ.

Ein ähnlicher Kreuzer, für den zunächst 2 Mill. ℳ vorgesehen sind, ist bis zum Jahre 1917 fertigzustellen.

Drei Unterseeboote sollen bis 1918 fertig werden. Für den Bau von drei weiteren Booten werden zunächst 1 Mill. ℳ gefordert.

Für die Durchführung des Flottengesetzes von 1908 sind noch 11,2 Mill. ℳ erforderlich.

»Engineering« vom 1. Mai bringt ausführliche Beschreibung und Pläne der von der Firma Normand in Le Havre für Spanien gebauten Torpedoboote. Das Torpedoboot „Nr. 4" soll 27,9 kn gelaufen haben. Die Boote haben ein Doppel- und ein einfaches Torpedorohr. Deplacement 186 t, Länge 52,5 m, Breite 5,2 m, Tiefgang 1,5 m. Im ganzen sollen 24 dieser für den Küstendienst bestimmten Boote gebaut werden, von denen die ersten zehn 3, die übrigen 2 Schrauben erhalten.



Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten;
eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels absehen; wir beschränken uns auf die kurze Erwähnung:

Velhagen & Klasings **„Volksbücher"** — Preis jedes Bandes 60 Pf.:

Nr. 104. **Goethes Mannesjahre.** Von Johannes Höffner. Mit 41 Abbildungen, darunter 9 in farbiger Wiedergabe, einschl. des Umschlagbildes.

Nr. 105. **Goethe im Alter.** Von Johannes Höffner. Mit 45 Abbildungen, darunter 6 in farbiger Wiedergabe, einschl. des Umschlagbildes.

Nr. 106. **Henrik Ibsen.** Von Alfred Wien. Mit 33 Abbildungen und einem farbigen Umschlagbild.

Nr. 107. **Altchristliche Kunst.** Von Dr. Hans Jantzen. Mit 33 Abbildungen, einschl. des Umschlagbildes.

Nr. 110. **Das Engadin.** Von J. C. Heer. Mit 34 Abbildungen, darunter 4 in farbiger Wiedergabe, einschl. des Umschlagbildes, und mit einer Karte.

Kraft, Major: **Dienst und Leben des jungen Infanterie-Offiziers.** Ein Lern- und Lesebuch. — Berlin 1914, E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 5,75 *M*, gebunden 6,50 *M*.

Napoleon I., sein Leben und seine Zeit. Von Friedrich M. Kircheisen. 1. bis 3. Auflage. 1911 und folgende Jahre. In 8 bis 10 Bänden Lexikon-Oktav. Dritter Band. Jeder Band ist mit etwa 150 Abbildungen in und außer Text, Faksimiles, Karten und Plänen geschmückt. — Verlag von Georg Müller, München. — Preis gebunden je 14 *M*, broschiert 10 *M*, Luxusausgabe (150 numerierte Exemplare) 30 *M*.

Napoleon und die Seinen. Von Gertrude Kircheisen. 1914. Mit je etwa 100 Bildertafeln. Lexikon-Oktav. Erster Band. — Verlag von Georg Müller, München. — Preis gebunden 14 *M*, broschiert 10 *M*, Luxusausgabe (150 numerierte Exemplare) 30 *M*.

Die Zivilversorgung. Zeitschrift für Militäranwärter, Unteroffiziere und Beamte, mit den Beilagen „Deutsche Treue" und „Vakanzenliste für Militäranwärter". Herausgegeben vom Kaiser-Wilhelm-Dank, Verein der Soldatenfreunde. Schriftleitung: Kommissionsrat Robert Gersbach. — Verlag: Kameradschaft, Berlin W 35. — Preis vierteljährlich 1,50 *M*, 5 bis 19 Exemplare unter einer Adresse je 1,25 *M*, 20 und mehr Exemplare je 1 *M*. Probenummern kostenfrei.

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. Heft 50: Der Balkankrieg 1912/13. 1. Heft: Die Ereignisse auf dem thrazischen Kriegsschauplatz bis zum Waffenstillstand. Mit 8 Ansichten und 6 Karten im Steindruck. Berlin 1914, Königliche Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn.

Bekanntlich verfolgen die vom Großen Generalstabe herausgegebenen kriegsgeschichtlichen Einzelschriften neuerdings hauptsächlich den Zweck, die Erfahrungen der

neuesten Kriegsgeschichte möglichst bald nutzbar zu machen. Besonders dankenswert ist es, daß es schnell gelungen ist, ein klares Bild des letzten Balkankrieges zu entwerfen, über den die verschiedenartigsten Darstellungen verbreitet wurden. Die außerordentlich gesteigerte Entwicklung der modernen Waffen macht für jeden Soldaten die Frage wichtig, wie hierdurch die Taktik beeinflußt wird. Mit Spannung erwartet man von der neuesten Kriegserfahrung eine Beantwortung der vielen strittigen Fragen.

Das vorliegende Heft behandelt die Ereignisse auf dem thrazischen Kriegsschauplatze bis zum Waffenstillstande, insbesondere die Schlachten bei Kirkkilisse, bei Lüle Burgas und bei Tschataldscha. Die Ursachen der türkischen Niederlagen werden klar erörtert. Sie liegen hauptsächlich in der mangelnden Friedensvorbereitung, in der unzweckmäßigen Mobilmachung und dem ungeeigneten Aufmarsche sowie in der mangelhaften Fürsorge für den Munitionsersatz und die Verpflegung. Auf taktischem Gebiete brachte der Krieg zwar keine Erfahrungen von grundlegender Bedeutung, aber doch manche wertvolle Lehre für die Durchführung des Kampfes der Infanterie und Artillerie. Die Ansicht, daß die Bulgaren ihre Erfolge den rücksichtslosen Bajonettangriffen und den Nachtangriffen verdanken, wird als irrig hingestellt. Die bulgarischen Angriffe wurden im Gegenteil recht vorsichtig durchgeführt. Sehr interessant sind die Ausführungen über die beiderseitige Artilleriewirkung. Daß die bulgarischen Siege der besseren bulgarischen Artilleriewirkung zu verdanken seien, wird eingehend widerlegt. Die Bewaffnung der türkischen Artillerie hat allen Anforderungen entsprochen.

Die Grundbedingungen des kriegerischen Erfolges. Beiträge zur Psychologie des Krieges im 19. und 20. Jahrhundert. Von Generalleutnant Frhrn. v. Freytag-Loringhoven. — Berlin 1914, Königliche Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn. — Preis 5 *M.*

Die Kriegsgeschichte zeigt, daß wiederholt die Feldzüge einen ganz anderen Verlauf nahmen, als allgemein angenommen wurde, und daß sie zu einem gänzlich unerwarteten Zusammenbruch der einen Partei führten. So erging es der Armee Friedrich des Großen 1806, so wurden die Sieger von Magenta und Solferino 1870/71 geschlagen, und so siegte das kleine Japan zur allgemeinen Überraschung 1904/05 über Rußland. Auch daß die türkische Armee im letzten Balkankriege in solchem Maße versagen würde, ist nirgends vorhergesehen worden.

Der Verfasser will daher den Versuch machen, die Ursachen von Sieg und Niederlage näher zu ergründen, soweit sie in der Psyche der betreffenden Heere zu suchen sind. Dabei wird, soweit dies erforderlich ist, auf die Entwicklung des betreffenden Heerwesens und auf die organisatorischen, operativen und taktischen Verhältnisse eingegangen. Im einzelnen untersucht der Verfasser eingehend die Gründe für das Versagen der türkischen Armee 1912, für die Niederlage der Russen einerseits und für die Siege der Japaner anderseits im mandschurischen Kriege, für den Zusammenbruch Preußens 1806, für die Niederlage der Franzosen 1870/71 und zieht schließlich auch den nordamerikanischen Sezessionskrieg zum Vergleich heran. Nur ein Schriftsteller von so außerordentlicher Belesenheit und von so scharfsinnigem Urteil, wie der Generalleutnant Frhr. v. Freytag-Loringhoven konnte auf so knappem Raum eine erschöpfende Beurteilung aller einschlägigen Verhältnisse bieten und die daraus sich ergebenden Lehren in solcher Klarheit feststellen. „Nichts“, so schließt der Verfasser, „rächt sich auf dem Schlachtfelde so wie eine Vernachlässigung des Heeres im Frieden in materieller Hinsicht sowie ein Sinken des kriegerischen Geistes und der Kriegszucht“. Unter den vielen Schriften des Verfassers zählen wir die vorliegende zu den besten.

Immanuel, Friedrich: **Kriegsgeschichtliche Beispiele zur Taktik der neuesten Zeit 1870—1913.** Eine Erläuterung der heutigen Grundsätze für Heer- und Truppenführung. Mit 24 Zeichnungen im Text. (Handbibliothek des Offiziers, Band 21.) 1914. — E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 3,75 *M*, gebunden 4,50 *M*.

Bornemann, R., Hauptmann: **Taktik in praktischen Beispielen.** Eine Aufgabensammlung mit Lösungen und Hinweisen auf die Dienstvorschriften für Offiziere aller Waffen. Mit 16 Sektionen der Karte des Deutschen Reiches 1 : 100000. 1914. — E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 3 *M*, gebunden 4 *M*.

Bober, H., Oberst: **Der Feldverpflegungsdienst bei der Truppe.** Ein Ratgeber für Offiziere aller Waffen. (Handbibliothek des Offiziers, Band 20.) Mit einer Abbildung im Text. 1914. — E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 2,50 *M*, gebunden 3,25 *M*.

Die Bände der „Handbibliothek des Offiziers“ sind ebenso wie die dritte oben genannte Schrift in erster Linie für den Armeeoffizier bestimmt, sie werden aber auch für den Angehörigen der Marine geeigneten Stoff zur Belehrung und Fortbildung bieten. Insbesondere gilt dies für die Schrift von Immanuel, der mit seinen Beispielen bis auf Lüle Burgas und die Tschataldscha-Linie zurückgreift. Wenn auch die Nerven des Seemanns im Gefecht in anderer Weise in Anspruch genommen werden als bei der Armee, so werden doch die hier gebotenen Schilderungen aus allgemeinen Gesichtspunkten willkommen sein, zumal sie gleichzeitig einen Ausblick auf das Arbeitsfeld der anderen Hälfte der bewaffneten Macht gewähren, der in so handlicher Weise nicht oft geboten wird.

Der Jammer unserer Seemacht. Die politischen, militärischen und wirtschaftlichen Grundlagen des langfristigen Flottengesetzes. Von Marineschriftsteller Max Schloß. — Wien 1914 bei Josef Roller & Co.

Max Schloß trat uns als Rufer im Streit für eine stärkere Flotte bereits im Jahrgang 1908, S. 157, entgegen; er behandelt also den gleichen Gegenstand wie neuerdings Anton v. Mörl und der Kontreadmiral Franz Mirtl — siehe Jahrgang 1914, S. 100 bzw. 1913, S. 257 — und diese mehrfachen Mahnungen dürfen als Beweis dafür gelten, daß man in Österreich-Ungarn die Flottenfrage mit allem Nachdruck zu erörtern willens ist. Schloß, dessen neue Schrift aus einem Vortrag hervorgegangen ist, vertritt den Standpunkt, daß einzig und allein ein langfristiges Flottengesetz das Vorhandensein und die Bereitschaft der nötigen Anzahl neuzeitiger Seestreitkräfte gewährleisten kann, während bloße Flottenprogramme die schwersten Hindernisse für die Entwicklung einer Seemacht bedeuten. Wenn die von Schloß vertretene Erkenntnis bei unseren Bundesgenossen Gemeingut wird, werden wir in dem Bewußtsein zugleich, daß wir dabei die Lehrmeister gewesen, dies nur mit Freuden begrüßen können.

Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft. Fünfzehnter Band 1914. — Verlag von Julius Springer, Berlin. — Preis 40 *M*.

Das Titelblatt des Jahrbuches ist diesmal Otto Schlick, dem Konstrukteur des Schiffskreisels, gewidmet; man hätte statt seiner vielleicht auch Felix Pietzker in dieser eigenartig sinnigen Weise ehren können, der am 17. Oktober 1913 mit dem Marineluftschiff „L 2“ verunglückte. Pietzkers Vortrag, den Freunde des Verewigten für die Hauptversammlung fertig machten: „Beziehungen zwischen Luftschiffbau und Schiffbau“, ist diejenige Darstellung in dem vorliegenden Jahrbuch, die dem laienhaften

Verständnis am nächsten kommt und dem Außenstehenden deutlich macht, welche ganz besonderen Schwierigkeiten der Baumeister bei Erringung der Herrschaft über das Luftmeer zu überwinden hatte. Der Jahresbericht spricht sich befriedigt über die Fortschritte des letzten Arbeitsabschnittes aus; die Gesellschaft hat 1667 Mitglieder. Der Bericht über den 14. Band befindet sich im Jahrgang 1913, S. 537.

Bernhard Hagedorn: **Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert.** Mit 16 Abbildungen und 28 Lichtdrucktafeln. — Veröffentlichungen des Vereins für hamburgische Geschichte. Erster Band. Berlin 1914 bei Karl Curtius. — Preis 8,00 *M*, gebunden 9,50 *M*.

Der Verfasser des vorgenannten Buches trat uns bereits in den Schäferschen „Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte“ — vgl. „Marine-Rundschau“ 1910, S. 414 — als sehr berufener Forscher entgegen. Das Material zu diesem Buche ist ihm, wie er in der Vorrede ausführt, gewissermaßen nebenbei bei seinen sonstigen Studien zugeflossen, und er folgte nur dem Drängen von Freunden, nachdem er Stoff zu einem Vortrag verwertet, als er sich entschloß, den Gegenstand in dem nunmehr vorliegenden Buche zusammenzufassen. Man wird dem Verfasser glauben können, daß es sich hierbei um eine recht schwierige Aufgabe handelte, denn die vorhandenen Nachrichten über die alten Schiffe, die nicht einmal die Gattungsnamen sorgfältig auseinanderhalten, sind keineswegs auf eine systematische Verarbeitung zugeschnitten, während die Abbildungen auf städtischen Siegeln oder im Hintergrunde anderweiter bildlicher Darstellungen weder in der Perspektive noch in den Maßstäben, noch in den technischen Einzelheiten als zuverlässig anerkannt werden können; es gehört eine große Sachkenntnis dazu, um namentlich in der letzteren Richtung aus den verschiedenen bildlichen Vorführungen die sich wiederholenden besonderen Merkmale herauszuerkennen. Die Namen, die Hagedorn uns nennt: den Koggen, das Nef, die Hulk, das Kravel, den Bojer, die Fleute sind uns zunächst geläufig, sein Verdienst besteht darin, daß er uns mit den technischen Einzelheiten, dem örtlichen Vorkommen dieser Schiffsarten und ihrer Leistungsfähigkeit für Kriegs- und Handelszwecke bekannt macht. Jedem Freunde des Seewesens, jedem Kenner unserer Geschichte in ihren wirtschaftlichen Besonderheiten hat Hagedorn mit seinem Buche einen großen Dienst erwiesen. Wäre ein Wunsch gestattet, so ginge er dahin, das Material noch durch eine Darstellung der Lebensverhältnisse auf diesen Schiffen in bezug auf Zahl der Besatzung, Unterbringung, Verpflegung und hygienische Zustände zu erweitern.

Aus Kiautschous Verwaltung. Die Land-, Steuer- und Zollpolitik des Kiautschougebietes. Von Dr. W. Schrameier, Geh. Admiralitätsrat, ehemaliger Kaiserl. Kommissar des Kiautschougebietes. — Jena 1914 bei Gustav Fischer. — Preis 5 *M*, gebunden 6 *M*.

Dr. Schrameier ist nach Maßgabe seiner früheren amtlichen Stellung gewiß besonders berufen, den von ihm bearbeiteten Gegenstand sachgemäß zu erörtern. Zur Beurteilung seines Buches sei folgender Satz angeführt: „Die Bedeutung des Platzes liegt einzig und allein darin, daß er als militärischer Stützpunkt das Mutterland befähigt, bei den politischen und wirtschaftlichen Veränderungen, die in jenem Teile der Welt vor sich gehen, Wort und Schwert, falls nötig, mitsprechen zu lassen; als modern ausgestatteter Seehafen und selbständiger Handelsplatz dazu beiträgt, in dem Riesenreiche Deutschlands Absatz einer blühenden Industrie zu fördern; als Zentrum deutsch-chinesischer Annäherungsbestrebungen sich zu einer Stätte lebendigen Anschauungsunterrichtes ausbaut. Diesem Zweck entsprechend sind die Ausgaben zu bemessen. Wenn irgendwo, handelt es sich hier um vitale Interessen

des Reiches, die Behauptung seiner Stellung als Weltmacht, und es wäre geradezu absurd zu verlangen, daß die Bevölkerung des Schutzgebietes die Kosten eines solchen Vorpostens deutscher Macht aufzubringen habe." Aus diesem Satze begründet der Verfasser seine Darlegungen, deren erstes Kapitel, „Die Landpolitik im Kiautschougebiet", bereits früher erschien und an dieser Stelle besprochen wurde, „Marine-Rundschau" 1913, S. 115, während uns das zweite Kapitel, „Die Steuerpolitik", das gleichfalls schon vorher veröffentlicht wurde, bisher noch nicht vorlag. Das dritte Kapitel, „Zollpolitik", ist neu, das Ganze, dessen Zahlenmaterial einer Nachprüfung unterworfen wurde, erscheint als wertvoller Beitrag zur Beurteilung einer allgemein interessierenden Frage.

Romberg, Otto, Hauptmann: **Das militärische Verkehrswesen der Gegenwart.** Dritter Jahrgang. Mit 7 Abbildungen auf einer Tafel. 1914. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 90 Pfg.

Die Verlagsbuchhandlung beabsichtigt augenscheinlich, den in vorstehender Überschrift behandelten Gegenstand jahrgangsweise zu verfolgen, und sie wird angesichts der Fülle der einschlägigen Neuerungen wie der zugehörigen Literatur gewiß vielen damit einen wichtigen Dienst erweisen. Aus diesem Zusammenhange ergibt sich, daß den einzelnen Fragen nur eine ganz knappe Darstellung gewidmet sein kann, während für Einzelheiten auf die entsprechenden mit ihren Titeln und Verlegern angeführten Veröffentlichungen verwiesen ist. Den wesentlichsten Teil der kleinen Schrift nehmen das Kraftfahrwesen und die Luftschiffahrt ein, es wird dabei auf die in allen Armeen gleich rührigen Fortschritte besonders hingewiesen. Die kleine Schrift wird auch in Marinekreisen Beachtung finden.

Des Deutschen Reiches Schicksalsstunde. Von Oberstleutnant H. Frobenius. — Verlag von Karl Curtius, Berlin W 35. — Preis 1,20 *M*.

Anknüpfend an das vom Grafen Reventlow übersetzte Werk von Homer Lea, dem der Übersetzer den Titel „Des Britischen Reiches Schicksalsstunde" gab — vgl. „Marine-Rundschau", Jahrgang 1912, S. 1703 —, erörtert Oberstleutnant Frobenius die politische Lage Deutschlands inmitten von Frankreich und Rußland und gegenüber der Eifersucht Englands. Er weist nach, wie Frankreichs unbefriedigter Rachedurst und Rußlands Interessen, denen Österreich-Ungarn im Wege steht, eine politische Lage geschaffen haben, aus der es trotz aller immer wieder betätigten Friedensliebe keinen anderen als einen kriegerischen Ausweg zu geben scheint. Ob der Verfasser mit seiner Voraussage, für die er sogar den wahrscheinlichen Zeitpunkt bestimmt, recht hat, ist an dieser Stelle nicht zu erörtern; recht hat er damit, daß noch immer, trotz aller Haager Konferenzen, der Wahrspruch unserer Politik sein muß: »Si vis pacem, para bellum«. In dem Hinweis hierauf beruht die Berechtigung seines Buches, dem hoffentlich die ihm zukommende Beachtung nicht versagt bleibt.

A German Invasion by Henry Sewill. — London, Dezember 1913, P. G. King & Son, Orchard House, Westminster.

Der Verfasser gibt in diesem Buche eine Neubearbeitung eines Aufsatzes über dasselbe Thema, den er im August 1911 in der »Westminster Review« veröffentlichte. Er hat diesmal seine Ansichten und Angaben durch einen höheren Offizier begutachten lassen und dann dieser Kritik wieder seine persönlichen Überlegungen hinzugefügt. Auf diese Weise sind seine Ausführungen recht interessant geworden, denn er selbst ist überzeugt, daß keine Gefahr einer deutschen Invasion besteht, während sein militärischer Gewährsmann die entgegengesetzte Ansicht vertritt. Das Ergebnis seiner Untersuchungen lautet: Der Versuch Deutschlands, ein Heer in

England zu landen, würde in heutiger Zeit ein Unternehmen sein, das mit einer Unzahl von Schwierigkeiten verbunden ist und für das eben deshalb die moderne Kriegsgeschichte kein Beispiel bietet. Die Möglichkeit des Fehlschlagens würde sehr, sehr groß sein, der Einsatz das politische Bestehen des Deutschen Reiches. Ist es da anzunehmen, daß die verantwortlichen Leiter der deutschen Politik ernsthaft ein so gefährliches Wagnis planen? Daß bei den Erwägungen, die den Verfasser zu diesem Schlusse führen, deutsche Verhältnisse an einzelnen Stellen recht schlecht wegkommen, während er anderseits seinen Landsleuten gegenüber die Mängel der englischen Rüstungen zu Lande zu beschönigen sucht, ist bei der Tendenz des Buches zu entschuldigen. Da außer den militärischen Fragen auch die politischen gestreift werden, so bietet der Verfasser auf den 51 Seiten seines in sehr leichtem Englisch geschriebenen Aufsatzes eine Reihe von Anregungen, die zum Nachdenken und Nachprüfen seiner Überlegungen veranlassen.

Löhne und Lebenskosten in Westeuropa im 19. Jahrhundert (Frankreich, England, Spanien, Belgien) nebst einem Anhang: Lebenskosten deutscher und westeuropäischer Arbeiter früher und jetzt. Von Dr. Carl v. Tyszka. — Leipzig 1914 bei Duncker & Humblot. — Preis geheftet 8 *M.*

Wir besprachen im Jahrgang 1913, S. 538, ein früheres Werk des gleichen Verfassers: „Die Lebenshaltung der arbeitenden Klassen“ usw. und gelangten zu dem Ergebnis, daß das von ihm zusammengetragene, an sich sehr interessante Material auch eine andere als die von ihm vertretene Betrachtungsweise zulasse. Wir fühlen uns nicht berufen, an dem Standpunkte des Verfassers Kritik zu üben, möchten aber doch nicht zugestehen, daß die deutsche Wirtschaftspolitik an der von ihm behaupteten ungünstigen Lage der deutschen Arbeiterschaft die Schuld trage und möchten auch nicht annehmen, daß „furchtbare Arbeitskämpfe“ eine Änderung der obwaltenden Zustände herbeiführen werden. Wenn wir gegenwärtig über Teuerung klagen, so hat daran viel mehr, wie auch der Verfasser nicht verkennt, die „Verfeinerung des Lebensstils in allen Bevölkerungsschichten“ als die Zollgesetzgebung die Schuld, deren Einwirkung auf die Preisbildung noch keineswegs bis in ihre letzten Folgeerscheinungen erforscht ist. Bei der erheblichen Bedeutung, die die Arbeiterfrage für die Marineverwaltung hat, hielten wir uns verpflichtet, auch die jetzt vorliegende Arbeit des Dr. v. Tyszka an dieser Stelle zu erwähnen. Das von ihm zusammengebrachte Zahlen- und Tatsachenmaterial verdient die eingehendste Beachtung. Wer dieses studiert, wird gern bereit sein, daran seinen Standpunkt zu den berührten Fragen einer Nachprüfung zu unterziehen, doch wird der Verfasser selbst nicht verlangen, daß man sich ihm daraufhin auch in den von ihm gezogenen Schlußfolgerungen vorbehaltlos anschließt.

Paul Rohrbach: **Die Geschichte der Menschheit.** — Verlag der Blauen Bücher. Karl Robert Langewiesche, Königstein im Taunus und Leipzig. — Preis 1,80 *M.*

Paul Rohrbach steht mit dem Versuch, in einem knappen Bande eine Geschichte der Menschheit zu liefern, nicht allein da; denselben Versuch machte auch Albrecht Wirth in dem im Jahrgang 1912, S. 701 besprochenen Buche „Männer, Völker und Zeiten“, auf dessen Beurteilung wir uns an dieser Stelle noch einmal beziehen möchten. Den Wert der Rohrbachschen Darstellung erblicken wir hauptsächlich in dem eindringlichen Hinweis auf die Abhängigkeit, in der sich die von uns als „geschichtliche“ bezeichneten Vorgänge an den wirtschaftlichen und kulturellen Zuständen befinden. Weder die Kalifen, noch die Karolinger, noch die deutschen Könige waren in der Lage, die Massen ihrer Völker kriegerisch nutzbar zu machen; weil die Verkehrs- und Verpflegungsmöglichkeiten fehlten; so erlagen mächtige Staats-

gebilde dem Ansturm kleiner kriegsgewohnter Haufen, die, zunächst noch Barbaren, später, nachdem sie seßhaft geworden waren, einem gleichen Schicksal verfielen. Das römische Kaiserreich ging zugrunde nicht wegen der Entartung des Römertums, sondern weil die dauernde Einfuhr der Schätze des Morgenlandes, der keinerlei Ausfuhr gegenüberstand, die alte Hauptstadt der Welt der Umlaufsmittel zur Bezahlung dieser Reichtümer und zugleich zur Besoldung der Legionen beraubt hatte. Weiterhin wird der Nachweis erbracht, wie zu allen Zeiten die Masse der Führung einer überlegenen Einsicht bedarf, und wie die Annahme auf Irrtum beruht, daß ein großes Gemeinwesen durch die unmittelbare Willensmeinung aller Bürger regiert werden kann. Insofern kommt die Rohrbachsche Darstellung, zumal sie kein so allgemeines Wissen voraussetzt wie das Wirthsche Buch, zu einem auch für einen breiteren Kreis durchaus verständlichen und einleuchtenden Ergebnis. Der Verlag bezeichnet das Buch als eine Ergänzung des früheren Werkes: „Der deutsche Gedanke in der Welt“, wir beziehen uns auf diese Besprechung — Jahrgang 1912, S. 853 — und möchten beide Werke der Beachtung unserer Leser warm empfehlen. Des fernern könnte auch der Versuch gemacht werden, Rohrbachs Buch den Mannschaftsbüchereien einzuverleiben.

Einführung in die Deviationslehre. Zusammengestellt von R. Topp. — Verlag von W. Ludolph, G. m. b. H., Bremerhaven 1914 — Fabrik feinmechanischer Instrumente und Apparate.

Der Verfasser des vorgenannten Leitfadens ist Navigationslehrer auf dem Schulschiff „Prinzeß Eitel Friedrich“; er bezweckt mit seiner Arbeit, den Schiffsoffizieren die Möglichkeit zu geben, sich das anzueignen, was die Sonderprüfung in der Deviationslehre von ihnen verlangt. Demgemäß ist die Abhandlung den für diese maßgebenden Bestimmungen angepaßt, während die mathematischen Grundlagen nur der Vollständigkeit halber hinzugefügt sind. Da sonach das kleine Buch ganz besonders für die Anforderungen der Praxis bestimmt ist, so wird es auch den Angehörigen der Marine willkommen sein.

Carnegie Institution of Washington. Annual report of the director of the department of terrestrial magnetism.

In diesem Jahresbericht gibt der bekannte Direktor des magnetischen Instituts der Carnegie-Institution, Louis Agricola Bauer, außer einer Beschreibung des neuen Institutsgebäudes eine Übersicht über den Fortschritt der magnetischen Vermessung der Erdoberfläche. Von den drei Ozeanen zwischen 50° N und 50° S liegen nunmehr magnetische Beobachtungen vor, die die beiden Schiffe „Galilee“ und „Carnegie“ auf Kreuzfahrten von zusammen 160 000 sm Länge gesammelt haben. Es ist dadurch möglich geworden, Mißweisungenskarten ohne erhebliche Fehler herzustellen. Professor Bauer hat sich dadurch den Dank der Seefahrer aller Nationen verdient. K.

Die Meeressäugetiere, Leben, Jagd und Bedeutung für den menschlichen Haushalt. Von Dr. Ernst Hentschel, Hamburg. Mit 40 Abbildungen. — Deutsche Naturwissenschaftliche Gesellschaft, Geschäftsstelle: Theodor Thomas Verlag. — Preis broschiert 1 *M*, gebunden 1,60 *M*; für Mitglieder der Deutschen Naturwissenschaftlichen Gesellschaft 75 Pfg., gebunden 1,20 *M*.

In einer knappen, volkstümlich gehaltenen Schrift schildert der Verfasser Dinge, die uns nicht so geläufig sind, wie wir gemeinhin annehmen, denn wenn wir sein Buch durchsehen, finden wir, daß er uns in bezug auf den Organismus und die Lebensweise der Wale, Delfine und Robben doch sehr viel Neues zu sagen hat. Besondern Wert legt der Verfasser auf die Klarlegung der Wechselwirkung zwischen

dem Organismus dieser Meeresbewohner und ihrer Umgebung; daß er den Eisbären in den Bereich seiner Darstellung mit einbezieht, wird man als richtig anerkennen müssen. Nur mit Bedauern verfolgt man den Vernichtungskrieg des Menschen, der schon so manches dieser Geschöpfe der Ausrottung preisgegeben hat. Das kleine Buch würde einen zweckmäßigen Zuwachs der Marinebüchereien bilden.

Über die Entwicklung und den heutigen Stand des deutschen Flugzeughallenbaues. Von Richard Sonntag, Regierungsbaumeister a. D. — Berlin 1914, Verlag „Deutsche Bauzeitung". — Preis 3 *M*.

Nachdem wir auf S. 233 des laufenden Jahrganges die Arbeit des Verfassers über den Luftschiffhallenbau besprachen, lassen wir nunmehr deren den Flugzeughallen gewidmete Fortsetzung folgen. Die Notwendigkeit der Herstellung derartiger Hallen ist noch jüngeren Datums, die Aufgabe hier eine ganz andere, da es sich nicht um die Unterbringung mächtiger Schiffe handelt, die der Abdrift beim Landen in ähnlicher Weise ausgesetzt sind wie große Seeschiffe, die beim Einlaufen vor den Molen vom Flutstrom getroffen werden. Neben dem langgestreckten Schuppen finden wir das Zelt; das Holz hat als Material fast noch die gleiche Berechtigung wie der Stahl. Außer den Hallen behandelt der Verfasser die Nebenanlagen und außerdem anlehnend an die „Marine-Rundschau" die Frage der Leuchtfeuer für die Luftfahrt. Den Luftschiffhallenbau, insbesondere die Entwicklung der drehbaren Luftschiffhallen, hat der Verfasser auch noch in der „Deutschen Bauzeitung" behandelt. Sonderabdrucke dieser Arbeit werden zum Preise von 60 Pfg. abgegeben.

Asiatisches Jahrbuch. Herausgegeben im Auftrage der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft von Dr. Vosberg-Rekow, 1913. — Berlin 1913. J. Guttentags Verlag. — Preis 7,50 *M*.

Das gleiche Jahrbuch für 1912 besprachen wir im vorigen Jahrgang S. 396; dort legten wir dar, was mit diesem Jahrbuche bezweckt wird. Daß der laufende Jahrgang sich 1913 und nicht 1914 nennt, rührt daher, daß er die um die Mitte des Jahres 1913 erreichbaren Ziffern berücksichtigt und damit abschließt. Der „Allgemeine Teil" bringt u. a. sehr gute Aufsätze über die militärische und wirtschaftliche Lage der Türkei nach dem Balkankriege aus der berufenen Feder des Freiherrn v. der Goltz und des Dr. Ernst Jäckh. Weiter bieten besonderes Interesse die Abhandlungen von Dr. Otto Goebel über die Kolonisation Sibiriens und die wirtschaftliche Bedeutung von Russisch-Turkestan, die den Professor Dr. Hoetzsch von der Akademie in Posen zum Verfasser hat. Der „Besondere Teil" ist von Oberst z. D. Wolff in Potsdam bearbeitet und überall bis zu den neuesten erreichbaren Daten fortgeführt. In diesem Teile sind für die einzelnen Länder Land und Leute, Verfassung, Heer und Flotte, Münzwesen, Finanzen, Handelspolitik und Handelsgegenstände, das Verkehrswesen und die daselbst vertretenen deutschen Interessen zur Darstellung gebracht. Aus dem Vorwort dürfen wir entnehmen, daß für die deutsche Politik wie für den deutschen Gewerbefleiß in allen Teilen Asiens noch große Aufgaben vorliegen, die ein energisches Vorgehen erfordern. Hierbei wird sich das Jahrbuch, dessen erste Ausgabe im allgemeinen eine gute Aufnahme fand, als geeignetes Hilfsmittel erweisen. Der nach Ostasien kommandierte Offizier wird jedenfalls von diesem Jahrbuche nützlichen Gebrauch machen können.

Fritz Secker: **Zwischen Yangtse und Peiho.** Reiseeindrücke und wirtschaftliche Studien. — Deutsch-chinesische Druckerei und Verlagsanstalt von Walther Schmidt, Tsingtau.

Das kleine Buch enthält zusammengefaßt eine Reihe von Aufsätzen, die vorher im Ostasiatischen Lloyd abgedruckt waren; diese bieten, wie der Titel besagt: „Reise-

eindrücke und wirtschaftliche Studien". Die letzteren, die sich hauptsächlich an einen kaufmännischen Leserkreis wenden, sind deshalb von besonderem Belang, weil sie nachdrücklich darauf hinweisen, wie allenthalben in China amerikanische und englische Betriebsamkeit am Werke sind, dem deutschen Kaufmann den Rang abzulaufen, und wie der Chinese, wenn er sieht, daß er mit der englischen Sprache das Gleiche erreicht oder weiter kommt, die Lust verliert, sein Gedächtnis außerdem mit dem Deutschen zu belasten. Abgesehen davon, ist auch das Chinesentum keineswegs gutwillig bereit, dem weißen Eindringling Platz zu machen, insbesondere die alten Kompradores finden Mittel und Wege genug, dem ins Innere gesandten Aufkäufer das Geschäft zu verderben und ihn dabei zugleich bei seinem Auftraggeber in Mißkredit zu bringen. Das Buch, dem am Schluß zwei sehr hübsche belletristisch gehaltene Beigaben angefügt sind, wird auch einem weiteren Leserkreise viel Interessantes bieten; insbesondere sollten die nach Ostasien kommandierten Offiziere und Deckoffiziere daran nicht vorübergehen.

Die Begründung des Deutschen Reiches durch Wilhelm I. Vornehmlich nach den preußischen Staatsakten von Dr. Heinrich v. Sybel. Volksausgabe. Dritte Auflage. Sieben Bände. — Verlag von R. Oldenbourg, München NW 2 und Berlin W 10. — Preis in Leinwand gebunden, mit dem Bildnis des Verfassers und ausführlichem Sachregister 25 *M*, Luxusausgabe auf besonders gutem Papier in sieben eleganten Geschenkbänden 32 *M*.

Die vorbezeichnete Volksausgabe tritt an die Stelle der seit mehreren Jahren vergriffenen Großoktav-Ausgabe des berühmten Sybelschen Werkes, das zu den Klassikern unserer historischen Literatur zu zählen ist. Sybels Bericht beginnt mit einem Gesamtüberblick von Tacitus an, in dem insbesondere die deutsche partikularistische Eigenart ihre Würdigung findet. Sehr gut herausgearbeitet ist hier die Persönlichkeit König Friedrich Wilhelms I., der recht eigentlich die Vorarbeit für die künftige Großmachtstellung schuf. Auch verdient Hervorhebung die Darstellung der inneren Verschiedenheit im politischen Aufbau wie im Volkscharakter zwischen Österreich und Preußen, durch die der Zeitraum des Stillstandes und der Zerfahrenheit nach dem gewaltigen Aufschwunge der Befreiungskriege seine Erklärung findet. Die breitere Darstellung beginnt mit dem Jahre 1848 und läuft bis zum Beginn des französischen Krieges. Hier werden vor uns lebendig die Gestalten Friedrich Wilhelms IV. und seiner Berater, dann König Wilhelm und neben ihm Bismarck und Roon und etwas zurücktretend Moltke. Wir sehen „die Schlacht von Bronzell" und Olmütz, dann Düppel und Alsen und Königgrätz mit all dem politischen Zwischenspiel, in dem langsam und zielbewußt das Werk der deutschen Einheit unter der unabweisbar notwendigen Ausschaltung Österreichs sich aufbaut. — Naturgemäß tritt in diesem Werdegang die Marine kaum in die Erscheinung. Besonders bemerkenswert aber ist die Rolle, die Kiel nach 1864 spielte, indem der Widerspruch gegen die Errichtung einer Marinestation in diesem Hafen viel zur Verschärfung des Gegensatzes zwischen Österreich und Preußen beitrug.

Die Lektüre des Sybelschen Buches stellt, nicht nur seines Umfanges wegen, große Ansprüche an den Leser, denn trotz der meisterhaften Darstellung ist es nicht leicht, den roten Faden in aller Wirrnis klar im Auge zu behalten und sich nicht durch das mannigfache Rankenwerk beirren zu lassen. Gleichwohl möchte man das Studium des Werkes geradezu als ein Erfordernis bezeichnen, weil es fast als Voraussetzung erscheint für die klare Erkenntnis einer ganzen Reihe von Tatbeständen und Geschehnissen der Gegenwart, die wir hier allmählich sich gestalten und sich entwickeln sehen. Mag auch in Einzelheiten die Sybelsche Darstellung fehlgreifen oder überholt erscheinen, so ist doch das vorgetragene Material in seiner Gesamtheit so einwand-

frei und voll beglaubigt, so klar und überzeugend durchgearbeitet, daß diesem Buche ein dauernder Platz in dem Rahmen der Geschichtsschreibung über den letzten Abschnitt unserer politischen Entwicklung zukommt. Man wird zu vielen noch offenen Fragen der Gegenwart mit Hilfe dieses Buches den richtigen Standpunkt gewinnen können.

Geschichte Bismarcks. Von Max Lenz. Vierte durchgesehene Auflage. — Verlag von Duncker & Humblot, München. — Preis 8 *M*, gebunden 9,60 *M*.

Im Jahrgang 1911, S. 1189, besprachen wir eine umfangreiche Darstellung von Bismarcks Lebenswerk aus der Feder von Gottlob Egelhaaf. Wenn jetzt die Lenzsche Geschichte Bismarcks in vierter Auflage erscheint, so dürfen wir annehmen, daß die gewaltigen Vorgänge aus diesem Zeitraum deutscher Geschichte und die darin sich darbietenden Lehren nach wie vor einen weiten Kreis von Lernenden finden. Gerade aus diesem Grunde bietet das vorliegende Werk, das in bezug auf die Vorgänge von 1866 und 1870 eine neue Bearbeitung und Erweiterung erfahren hat, ein besonderes Interesse, das uns zu einem empfehlenden Hinweis veranlaßt. Das Buch wird für die Büchereien der Messen eine sehr erwünschte Ergänzung bilden.

Düppel und Alsen. Schleswig-Holsteins Befreiung 1864. Herausgegeben vom Kaiser-Wilhelm-Dank. Bearbeitet vom Oberstleutnant v. Bremen. Mit 70 Abbildungen und 5 Karten. — Verlag: Kameradschaft, Berlin W35. — Preis 1 *M*, von 10 Exemplaren an 60 Pfg.

Das vorbezeichnete Büchlein, entstanden anläßlich der diesjährigen Gedenkfeiern, ist nach Aufmachung und Inhalt für die Mannschaftsbüchereien, vielleicht auch zur Mitgabe an die Reservisten geeignet. Über Jasmund berichtet ein damals noch schulpflichtiger Zuschauer des Gefechts, der auf den Kanonendonner zum Rugard bei Bergen auf Rügen hinaufeilte und von dort auf die kämpfenden Schiffe heruntersah.

Düppel 1864 bis 1914. Rückschau und Ausblick. — Stiftungsverlag in Potsdam.

Das vorbezeichnete Buch bildet die Festschrift zur „Düppel-Gedächtnis-Ausstellung“ in Sonderburg, die „den Veteranen zum Dank und zur Ehr“ in hingebender Arbeit zustande gebracht wurde und ihnen am Schauplatz der Ereignisse die Tage einer ruhmreichen Jugend wieder vor Augen führen soll. Es schilderten u. a. General v. der Linde den Krieg, Graf Haeseler den Prinzen Friedrich Carl, Frhr. v. der Goltz das Heer von 1864 bis 1914, Vizeadmiral Kirchhoff die Marine im gleichen Zeitraum und Oberstleutnant Frobenius das Ingenieurwesen, dem ein so großer Anteil an den Erfolgen zukommt. Auch diese Schrift sollte den Mannschaftsbüchereien zugleich als Mahnung zur Nacheiferung einverleibt werden.

Die Unternehmungen des Königlichen Seehandlungs-Instituts zur Emporbringung des preußischen Handels zur See. Von Kapitän zur See z. D. Meuß. — Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde. Neue Folge B. Historisch volkswirtschaftliche Reihe, Heft 2. Berlin bei E. S. Mittler & Sohn.

Von den in vorstehendem Titel erwähnten Unternehmungen war in diesen Blättern schon einmal die Rede anläßlich des Verkaufs des Vollschiffs „Merkur“, das bei Auflösung der Reederei der Seehandlung im Jahre 1850 in den Besitz der königlichen preußischen Marine überging — vgl. Jahrgang 1894, S. 1 —. Sonst spricht Kapitän Meuß von vergessenen Dingen, um so mehr aber muß es als ein Verdienst bezeichnet werden, daß er sich die Mühe eingehender archivalischer Studien nicht verdrießen ließ, um diese Vorgänge, das planvolle Wollen weitblickender Männer und die immerhin nicht bedeutungslosen Erfolge ihrer Arbeit für das heute lebende

Geschlecht in der Erinnerung wachzurufen. Schon Friedrich der Große hatte bekanntlich versucht, durch eine eigene von der Seehandlungs-Gesellschaft betriebene Reederei Gewerbe und Handel seiner Staaten neu zu beleben, die Ungunst der Zeiten aber hatte seinen Bestrebungen keinen nachhaltigen Erfolg vergönnt. Friedrich Wilhelm III. war es, der nach den Stürmen der Befreiungskriege die Absichten seines Ahnherrn aufnahm, und der in dem Chef des nunmehr als Seehandlungs-Institut bezeichneten Unternehmens, dem Geheimen Oberfinanzrat Rother, den richtigen Mann fand, diesen Plänen zur Verwirklichung zu verhelfen. Rother wußte, daß er nicht alsbald auf reiche Ernte zu hoffen hatte, daß er vielmehr auch Verluste in Kauf zu nehmen habe. Ihm kam es auch weniger auf unmittelbare Ergebnisse als vielmehr darauf an, den preußischen Gewerbetreibenden überseeische Märkte zu eröffnen, die Kaufleute mit den Anforderungen dieses Marktes in bezug auf Qualität und Aufmachung der Ware bekannt zu machen, und den Reedern, die sich mit ihren Schiffen nicht aus der Ostsee herauswagten, den Weg auf die Hochstraße des Weltmeeres zu zeigen, die zwar England noch beherrschte, die aber auch durch die Navigationsakte nicht dauernd dem Wettbewerb der andern Nationen verschlossen werden konnte. Auch der Schiffbau erfuhr durch Rothers Unternehmungen erwünschte Anregung; die für die Seehandlung auf preußischen Werften erbauten Segler konnten sich überall sehen lassen, und bekanntlich hat der „Merkur“ als Schulschiff der Marine nach seinem Übergang in deren Besitz noch jahrelang nützliche Dienste geleistet. — Die Schiffe der Seehandlung führten neben dem Wimpel eine von der Kriegsflagge nur durch das Fehlen des Eisernen Kreuzes sich unterscheidende Flagge; ihre Kajüten waren mit einer gewissen Eleganz ausgestattet, die Kapitäne zu einer der Flagge angemessenen Repräsentation verpflichtet; so wurden sie nicht nur von den fremden Hafenbehörden mit größerer Aufmerksamkeit als gewöhnliche Handelsschiffe behandelt, sondern sie wirkten zugleich — zumal sie eine Anzahl von Salutgeschützen führten — als Vertreter der Flagge und ersetzten so immerhin die beim Mangel einer Kriegsmarine sonst völlig fehlende Vertretung der heimatlichen Hoheitszeichen, die auch den Flaggen der übrigen deutschen Seeuferstaaten versagt blieb. Die Umwälzungen des Jahres 1848 änderten den Charakter des Seehandlungs-Instituts, damit fand auch seine Reederei ein Ende; die dadurch ausgestreute Saat ging nicht verloren, der Weg zum Weltmeer geriet fürderhin nicht mehr in Vergessenheit. — Alle diese Vorgänge hat Kapitän Meuß, den weiland Vizeadmiral Siegel gewissermaßen zufällig auf dieses Thema hingewiesen hatte, in überaus anziehender Weise geschildert. Das mit mehreren Abbildungen und einem ausgiebigen Quellenmaterial ausgestattete Buch dürfte namentlich in Marinekreisen zahlreiche Leser finden und verdient auch weiterhin allgemeine Beachtung. Eine im Archiv des Reichs-Marine-Amts aufgefundene Broschüre, die sich mit der Auflösung der Reederei und dem Verkauf der Schiffe sehr mißliebig beschäftigt, ist Herrn Kapitän Meuß anscheinend unbekannt geblieben.

Napoleon I. Eine Biographie. Von August Fournier. Drei Bände. Dritte, verbesserte Auflage, 1914. — Wien, F. Tempsky. Leipzig, G. Freytag. — Preis 10,00 *M*.

Die Literatur über Napoleon ist allmählich ins Ungeheure angewachsen, und das allgemeine Interesse für diesen überragenden Mann hat eher zu- als abgenommen. Sie fördert jedes Jahr immer wieder neue archivalische Quellen ans Licht und ruft mehr oder weniger umfangreiche Bearbeitungen hervor. Von dem vorliegenden Werk kann man mit gutem Grund behaupten, daß der Verfasser den gewaltigen Stoff zu meistern verstanden hat. Sorgfältig ist alles gegeneinander abgewogen,

nirgends finden sich Längen, in knapper Form wird die unendliche Fülle der Ereignisse gleichmäßig so behandelt, daß alle Seiten, die politische wie die militärische, gleichmäßig zu ihrem Rechte kommen. So ist es gelungen, in drei knappen Bänden eine abgerundete, vollständige, handlich zusammengefaßte Darstellung zu bieten, die als die beste Napoleonbiographie bezeichnet werden kann. Die Beurteilung Napoleons ist maßvoll und gerecht, sie hält sich von einer übertriebenen Bewunderung fern. In militärischer Hinsicht ist überall das beste Material benutzt, so daß das Werk auch für den Offizier zur schnellen und erschöpfenden Orientierung über einzelne Feldzüge besonders empfohlen werden kann. Dankenswert ist die Angabe der sehr sorgfältig ausgesuchten Quellen.

Geschichte des Italienisch-Türkischen Krieges. Von G. v. Graevenitz. Dritte Lieferung. — Berlin 1914. Verlag von R. Eisenschmidt. — Preis 3 *M.*

Das Buch des Herrn v. Graevenitz erscheint sehr langsam; die erste Lieferung besprachen wir im Oktober 1912, die zweite im September 1913. Gleichwohl möchten wir dieses Zögern als einen Vorzug bezeichnen, denn die heutige Geschichtsschreibung hat es meist gar zu eilig, als erste am Platz zu erscheinen und den „sensationellen" Eindruck noch mitzunehmen. Besonderes Interesse bietet in der vorliegenden Lieferung der Hinweis darauf, daß sich die Italiener in ihrer Hoffnung auf einen schnellen Erfolg des Feldzuges getäuscht sahen, und daß sich aus der Unmöglichkeit eines nachhaltigen Vordringens nach Süden ein monatelanges Stocken der Kriegführung ergab. Die Kriegsvorbereitung hatte mit einem solchen Vordringen in keiner Weise gerechnet, und es erwies sich als untunlich, das in dieser Richtung Versäumte nachzuholen. Die dritte Lieferung des Werkes behandelt auch die Ereignisse zur See, die ja allerdings nur für die Unterdrückung des Konterbandenschmuggels von Bedeutung waren. Eigenartig ist der Tatbestand, daß mit dem Friedensschluß zwischen den kriegführenden Mächten der Krieg noch keineswegs beendet war, daß vielmehr die „Pazifizierung" des von Italien besetzten Gebietes, der „Krieg nach dem Frieden" noch jetzt unausgesetzte Schwierigkeiten bereitet. Das noch zu erwartende vierte Heft soll, wie bereits mitgeteilt, eine Verwertung der militärischen und technischen Erfahrungen dieses höchst eigenartigen Feldzuges bringen.

Nachdem wir dem ersten Bande des großen Werkes **„Deutschland unter Kaiser Wilhelm II."** im Aprilheft eine eingehende Betrachtung gewidmet, bleibt uns nunmehr ein Hinweis auf die beiden anderen Bände übrig, die uns zeigen, wie wir in den verflossenen 25 Jahren auf allen Gebieten der Politik und des öffentlichen Lebens, des Handels und Wandels und der Kunst neue Wege gegangen sind und eine Richtung eingeschlagen haben, die uns vorwärts führt zu neuen größeren Zielen. Noch nirgends freilich ist diese Bewegung zum Abschluß gekommen, aber in all unserer Arbeit liegt die Verpflichtung, in die Zukunft zu schauen und uns für neue Ereignisse und neue Entschließungen bereitzuhalten. So bietet das Werk in seiner Gesamtheit einen Rückblick und Ausblick; einen Rückblick, in dem wir freudig erkennen, wie Tüchtiges geleistet worden, und einen Ausblick, der uns zu vollem Optimismus berechtigt, sofern wir uns treu bleiben und unter Ausnutzung der geschaffenen reichen Mittel in gleicher Beharrlichkeit weiter arbeiten.

Der zweite Band des Werkes umfaßt die Bücher sechs bis neun, der dritte das zehnte bis zwölfte Buch und ein Schlußwort aus der Feder des nunmehrigen Ministers des Innern v. Loebell. Das sechste Buch ist dem deutschen Wirtschaftsleben gewidmet; es umfaßt in einzelnen Kapiteln u. a. die Wirtschafts-, Sozial- und Finanzpolitik im allgemeinen, die Landwirtschaft, die Industrie, den Handel, das Bankwesen und die Arbeitersozialpolitik. Bearbeitet ist dieses Kapitel von dem

Reichstagsabgeordneten Prof. Dr. Hitze, der wohl als einer der berufensten Beurteiler dieses schwierigen Gegenstandes bezeichnet werden kann. Das Buch über das Verkehrswesen ist in die Abschnitte: Eisenbahnen, Post, Luftschiffahrt, Telegraphie — ferner Wasserstraßen und Binnenschiffahrt und endlich Seeschiffahrt zerlegt. Dieses Kapitel bearbeitete der Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd Heineken. Das achte Buch handelt von der Kirche, das neunte vom Unterrichtswesen in allen seinen Beziehungen, wobei namentlich auch den Fach- und Fortbildungsschulen eine eingehende Betrachtung gewidmet ist.

Das zehnte Buch „Die Wissenschaften" umfaßt mit neun Kapiteln nahezu 400 Seiten; sämtliche Wissensgebiete haben eine ihre neueren Fortschritte umfassende Darstellung gefunden, ohne dabei allerdings mehr als große Hinweise gewissermaßen in Stichworten bieten zu können. In ähnlicher Weise behandelt das elfte Buch die schöne Literatur und die Künste, während das zwölfte unser „Öffentliches Leben" in seiner Vielgestalt erörtert; hier nennen wir von den Stichworten, um ein Bild zu geben: „Die religiösen Gegensätze", „Die Demokratisierung", „Monarchie und Bureaukratie", „Das Parlament", das nach Ansicht des Verfassers, Professor Ziegler-Frankfurt, nur selten die öffentliche Meinung zum Ausdruck bringt, die Presse und ihre Verantwortlichkeit, die Literatur in ihren einzelnen Erscheinungen, die politische Parteibildung, die unter Ausscheidung der kleineren Gebilde allmählich zur Ausgestaltung von vier Hauptparteien geführt hat, und endlich das Vereinswesen in seinen verschiedenen Formen, unter denen der Jungdeutschlandbund die schönste Voraussicht in sich trägt.

Gerade das letzte Kapitel weist am meisten darauf hin, daß wir, wie auch Exzellenz v. Loebell betont, überall vor einem Werden und noch nirgends vor einem Abgeschlossenen stehen; wir haben alle diese Dinge miterlebt, ein jeder hat an seinem Teile daran mitgearbeitet, die Lebenden werden nicht überall mit der ihnen gewordenen Beurteilung einverstanden, die Spezialisten über dies und jenes anderer Ansicht oder selbst besser unterrichtet sein. Für die Gesamtheit freilich ist der hier geschaffene Überblick von höchstem Wert, und er ist auch von bleibender Bedeutung, sofern er dem Zustand und dem Fortschritt in den letztverflossenen 25 Jahren eine Untersuchung und Würdigung von hohem Standpunkt zuteil werden läßt. — Wer diese 25 Jahre in der Arbeit an verantwortlicher Stelle miterlebte, wird selber mit Staunen erkennen, welche tiefgreifenden Wandlungen sich überall vollzogen, und wie fast nichts mehr von dem noch vorhanden ist oder befriedigt, was wir im Beginn dieses Zeitraums als das Höchstmaß des menschlichen Wissens und Könnens betrachteten; gerade wir aber, die wir in diesen 25 Jahren in unserer Arbeit nicht müde wurden, werden mit dem Verfasser des Schlußkapitels darin übereinstimmen, daß in dieser Arbeit die Verheißung der Zukunft liegt und daß uns unser Kaiser auf dem Wege zu den großen Zielen unserer nationalen Entwicklung als Führer voller Vertrauen und Zuversicht vorangeschritten ist.

Wenn das Buch selbst zu umfangreich und kostbar ist, um einen weiteren Leserkreis zu finden, so wird doch das darin zusammengetragene Material sicher nach vielen Richtungen hin befruchtend und anregend wirken.

Der Welthandel. Seine Entwicklung und gegenwärtige Gestaltung. Von Dr. A. Oppel, Bremen. — Preis 3,00 M.

Argentinien. Von Dr. Fritz Regel, Würzburg. Serie IV, Heft 9 bzw. 10 der Angewandten Geographie. — Verlag von Heinrich Keller, Frankfurt a. M. 1914. — Preis 4,80 M.

Auf die Hefte der „Angewandten Geographie" haben wir an dieser Stelle schon mehrfach verwiesen, vgl. zuletzt Jahrgang 1913, S. 1490. Diese Hefte sind

nach dem weiteren Titel bestimmt zur Verbreitung geographischer Kenntnisse in ihrer Beziehung zum Kultur- und Wirtschaftsleben; demgemäß stützen sich die darin gebotenen Beiträge auf die vorhandene besondere Fachliteratur und geben einen allgemeinen Überblick — in dem Heft Argentinien unter Beifügung zahlreicher belehrender Abbildungen —, der für den beabsichtigten Zweck sehr gut geeignet erscheint. Diese kleinen Bände würden demgemäß für die Büchereien der Schulschiffe einen passenden Zuwachs bieten, indem sie bei nicht allzugroßem Umfang — Argentinien z. B. mit einem Tabellenanhang 178 Seiten — alles Wissenswerte bieten, ohne die Zeit des Lesers zu sehr in Anspruch zu nehmen. Bemerkenswert ist, daß der Verlag bei diesen neueren Ausgaben auf deutsche Schriftzeichen zurückgegriffen hat, während noch das letztbesprochene Buch lateinische Lettern aufwies.

Theodor Roosevelt: **Aus Meinem Leben.** Ein Band von 450 Seiten. Reich illustriert. — Leipzig, F. A. Brockhaus. — Preis 10,00 ℳ.

Theodor Roosevelts Memoirenwerk ist ein Buch von höchster Eigenart, über das nur schwer mit einigen knappen Sätzen Rechenschaft zu geben ist. Es zeigt uns einen Mann, für dessen Werdegang uns jeder Vergleichsmaßstab fehlt, er führt uns ein in Verhältnisse, die uns durchaus fremd und nur zum kleineren Teil sympathisch sind. Hier und da finden sich belustigende Züge, so wenn wir sehen, daß auch im freien Amerika ein bureaukratischer Geschäftsgang es fertig bringt, einen Ofen erst zu liefern, wenn der Frühling wieder da ist, oder wenn die Kriegsverwaltung sich beklagt, daß durch eine Mobilmachung die ganze schöne Ordnung in den Bureaus drunter und drüber ginge. Daß in dem ganzen Buch der Verfasser durchaus im Mittelpunkt steht, liegt in der Natur der Sache; daß nicht alle Leute das, was er vorträgt, als richtig anerkennen werden, wird man voraussetzen müssen, und hier und da drängt sich der Eindruck auf, daß hier ein Mann zu uns spricht, der seine politische Laufbahn noch nicht für abgeschlossen hält und der sich in empfehlende Erinnerung bringen will. Unwillkürlich wurden wir bei Durchsicht dieses Buches an das im Jahrgang 1908, S. 1214 besprochene Buch von Otto v. Gottberg über Roosevelt erinnert, aber auch hier kommt man schließlich zu dem Ergebnis, daß wir unsern Maßstab an diese Zustände nicht anlegen dürfen und daß Roosevelt der Mann war, wie ihn seine Zeit und der Mittelpunkt, in dem er stand, forderten. Mancherlei Lehrreiches, manche Weisheit, die auch wir gebrauchen können, ist im übrigen in dem Buche enthalten, auch viele menschlich sympathische Züge, vor allem der unbestreitbare Vorzug, daß Roosevelt, persönlich unantastbar, überall das Rechte erstrebt und auch vielfach durchgesetzt hat. Alles in allem liegt hier jedenfalls ein Buch vor, das die allgemeine Beachtung verdient und finden wird.

Anläßlich ihres 125jährigen Bestehens veröffentlichte die Königliche Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn einen **„Literarischen Rückblick"** auf ihre Verlagstätigkeit während der letzten 25 Jahre, dem die Bilder der zahlreichen Mitarbeiter auf diesem Gebiete wie in den periodischen Veröffentlichungen, insbesondere im „Militär-Wochenblatt", beigefügt sind. Wenn auch bekanntlich das Schwergewicht der Arbeit des Verlages auf dem Gebiete der Militärwissenschaften beruht, so nehmen doch auch Marine und Kolonien einen immer breiteren Raum ein, und daneben haben insbesondere in neuerer Zeit auch die schöne Literatur, die Erd- und Meereskunde, Volkswirtschaft und Unterrichtswesen verständnisvolle und feinsinnige Pflege gefunden, insbesondere der Goethe-Literatur sind durch den Mittlerschen Verlag mehrere auch an dieser Stelle erwähnte sehr wertvolle Bereicherungen hinzugefügt worden. Die Zahl der beigefügten Bilder beläuft sich auf 460, unter denen Marine und Kolonien mit 68 Abbildungen vertreten sind. Das Buch, das von der

Firma den Mitarbeitern bei dem festlichen Anlaß überreicht wurde, dürfte dem Buchhandel nicht zugänglich gemacht worden sein. Es bildet ein überaus ehrenvolles Denkmal für die Firma sowohl wie für die treue, gründliche Arbeit, die in dem vornehmen Bande durch berufene Federn, die Marine z. B. durch Vizeadmiral Borckenhagen, gewürdigt wurde.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1914. Berlin, Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. 2,75 M.

Rangliste der Königl. Preußischen Armee und des XIII. (Königl. Württembergischen) Armeekorps für 1914; in demselben Verlage. 7,50 M.

* Annuario navale 1914. Roma 1914. Armani & Stein. 3,50 M.

* Barmm, R.: Deutschlands Stellung im Welthandel und im Weltverkehr. Hamburg 1914. G. Westermann. 5,00 M.

* Bunsen, M. v.: Im Ruderboot durch Deutschland. Havel, Werra, Weser und Oder. Berlin 1914. S. Fischer. 5,00 M.

Fueredi, A.: Deutschland und Amerika, Hand in Hand. Berlin 1914. Concordia. Verlagsanstalt. 5,00 M.

* Grotewold, Dr. Ch.: Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht. Stuttgart 1914. F. Enke. 22,40 M.

Hamel, G. & Turner, Ch. C.: Flying, some practical experiences. London 1914. Longmans, Green & Co. 12 sh 6 d.

Hegaur, E.: Ulrich Schmidel von Straubing, Reise in der Neuen Welt. München 1914. A. Langen. 2,50 M.

* Holland, Th. E.: Letters to »The Times« upon war and neutrality. 1881 bis 1909. 2. Edition. London 1914. Longmans, Green & Co. 7 sh 6 d.

* Jellinek, Prof. Dr. W.: Zabern. Über das Verhaftungsrecht des Militärs. Tübingen 1914. J. C. B. Mohr. 0,80 M.

* Kosack, E.: Elektrische Starkstromanlagen. 2. Auflage. Berlin 1914. J. Springer. 6 M.

* Monographien deutscher Städte. Herausgegeben von E. Stein. Band VI. Danzig. Oldenburg i. Gr. 1914. G. Stalling. 6,50 M.

* Owen, D.: Ocean trade and shipping. Cambridge 1914. University Press. 10 sh 6 d.

Perret-Maisonneuve, A.: La télégraphie sans fil et la loi. Paris 1914. H. Desforges. 5,60 M.

* Pöhlmann, Dr.-Ing. Ch.: Die unmittelbare Umsteuerung der Verbrennungskraftmaschinen. Berlin 1914. L. Simion. 12,00 M.

* Ruedorffer, J. J.: Grundzüge der Weltpolitik in der Gegenwart. Stuttgart und Berlin 1914. Deutsche Verlagsanstalt. 5,00 M.

* Sievers, Prof. Dr. W.: Süd- und Mittelamerika. 3. Auflage. Leipzig-Wien 1914. Bibliographisches Institut. 18,00 M.

* Schroft, R. u. Fischer, A.: Europa-Übersee. 1. Band: England, Frankreich und Belgien in Brasilien. Wien 1914. Manzsche Verlagsbuchhandlung. 4,30 M.

* Staxerud, A. u. Wegener, K.: Die Expedition zur Rettung von Schröder-Stranz und seinen Begleitern. Herausgegeben von A. Miethe. Berlin 1914. D. Reimer. 4,00 M.

Wachenfeld, Prof. Dr. F.: Lehrbuch des deutschen Strafrechts. München 1914. C. H. Becksche Verlagsbuchhandlung. 11,50 M.

* Wells, G. J. u. Wallis-Tayler, A. J.: The Diesel or slow-combustion oil engine. London 1914. Crosby Lockwood & Son. 7 sh 6 d.

* Yacht-Bibliothek. Band 10. Mylius, Dr. E.: Die Verpflegung und Kochkunst auf Yachten und Booten. Berlin 1914. Verlag Dr. Wedekind & Co. 4,00 M.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Marine- und militärische Fragen, Politik.

The powers and the Mediterranean.	N. M. R., v. 15. 4. 14.
Admiralstab.	M. S., 1914, Nr. 4.
Die Organisation der norwegischen Kriegsmarine.	Ebenda.
France and Russia.	A. N. G., v. 18. 4. 14.
L'avancement des équipages.	Y., v. 18. 4. 14.
The problem of our navy.	S. A., v. 11., 18. 4. 14.
La guerre navale de demain.	M. F., 1914, Nr. 85.
Nachrichtenwesen und Befehlsübermittlung.	K. T., 1914, Heft 4.
Ententes and alliances.	N. M. R., v. 22. 4. 14.
What constitutes battle strength.	N., April 1914.
American naval policy.	Ebenda.
Weltwirtschaft und territoriale Machtpolitik.	Weltwirtschaftliches Archiv, 3. Band, Heft 2, Seite 367.
Österreichische Marinepolitik.	U., Mai 1914.
Der strategische Wert der österreich-ungarischen Küste.	Ebenda.
Die Bauprogramme der größeren Marinen für 1914/15.	Mitteilungen des Deutschen Flottenvereins, Nr. 9, v. 27. 4. 14.
Das Fahren im Geschwader-Verbande als motorbootsportliche Übung.	Automobil-Rundschau, Heft 7, 1914.
Politisierende Heere.	Deutsche Revue, Mai 1914, Seite 129.
Les torpilleurs d'escadre.	Y., v. 25. 4. 14.
War and policy.	P. N. I., Vol. 40, Nr. 1, 1914.
Moral training in preparation for war.	Ebenda.
Naval policy.	Ebenda Nr. 2.
Les projectiles, les cuirasses, le combat.	V. M., Nr. 8, v. 25. 4. 14.
The decline of the American navy. How the United States are falling behind other powers.	S. A., Suppl., v. 25. 4. 14.
British-built destroyers for the Greek navy.	M. Eg., April 1914.

Bildungswesen.

Das Schulwesen in der österreich-ungarischen Kriegsmarine.	U., Mai 1914.

Etats- und Verwaltungsangelegenheiten.

La discussion du budget de la marine.	M. F., 1914, Nr. 85.
Kriegschiffskosten.	Der Auslandsdeutsche, 1914, Nr. 4.
A half century of naval administration in America 1861—1911.	P. N. I., Vol. 40, 1914, Nr. 1, 2.

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel, Technik.

Die Vorzüge und Nachteile der Ölfeuerung auf Kriegschiffen.	D. S., Nr. 7, v. 1. 4. 14.
Eine kritische Betrachtung der Panama-Schiffsvermessungs-Vorschriften.	S., Nr. 13, v. 8. 4. 14.
Ausführung und Auswertung der Versuche mit Modellbooten.	Ebenda.
Rauchverhütung bei Schiffskesseln.	Zeitschrift für Dampfkessel, Nr. 15, v. 10. 4. 14.
Progress of the Parsons marine turbine.	Eg., v. 10. 4. 14.
The marine Diesel engine.	Ebenda u. v. 17. 4. 14; E., v. 17. 4. 14.
Ein neues Motorschiff mit elektrischem Propellerantrieb.	Elektrotechnische Zeitschrift, Nr. 14, v. 2. 4. 14.
The new French hospital ship »Sainte Jehanne«.	Shipbuilding and Shipping Record, Nr. 16, v. 16. 4. 14.
Untersuchungen über die wirtschaftlichen Aussichten der Gasturbine.	Ztschr. f. d. gesamte Turbinenwesen, Nr. 10, 11, 12, v. 10., 20., 30. 4. 14.
Neuere Anschauungen und Forschungen auf dem Gebiete der Schiffsschraube.	Ebenda.
Hohe Speisewasservorwärmung auf Dampfern.	Zeitschrift des Vereins deutscher Ing., Nr. 16, v. 18. 4. 14.
Verdrehungsversuche an Schiffswellen zur Bestimmung der Gleitmoduls.	Dinglers Journal, Heft 16/17, v. 18., 25. 4. 14.
Schiffbau im Jahre 1913.	M. S., 1914, Nr. 4.
Diminishing activity in shipbuilding.	Eg., v. 17. 4. 14.
Design of Atlantic liners.	Ebenda.
The first quarter's shipbuilding returns.	E., v. 17. 4. 14.
The future of oil fuel.	S. A., Suppl., v. 11. 4. 14.
Ein englisches Urteil über die deutsche Marine.	S., Nr. 14, v. 22. 4. 14.
Wirkungsgrad der Schraubenpropeller und deren Berechnung.	Ebenda.
Battleship design.	Ebenda.
Das Schiffsmaterial der österreich-ungarischen Marine.	U., Mai 1914.
Handelsschiffbau in Österreich-Ungarn.	Ebenda.
Reinigungsvorrichtungen für Kesselspeisewasser.	Zeitschrift für Dampfkessel, Nr. 17, 24. 4. 14.
Der Heizwert von Brennstoffen.	Ebenda, Nr. 18, 19, v. 1., 8. 5. 14.
Ein neuer interessanter Schiffs-Wasserrohrkessel.	Dinglers Journal, Heft 18, v. 2. 5. 14.
High-power Diesel engine.	Shipbuilding and Shipping Record, Nr. 18, v. 30. 4. 14

The longitudinal strength of a vessel.	M. E., Mai 1914.
Italian scout-cruisers »Marsala« and »Quarto«.	Ebenda.

Werft- und Hafen-Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Über neue Bauweisen bei der Schiffahrtsschleuse bei Dörverden a. d. Weser.	Zentralblatt der Bauverwaltung, Nr. 30, v. 15. 4. 14.
Die Häfen der britischen Kolonie Neufundland.	A. H., 1914, Heft 4.
Les travaux du port de Casablanca.	Génie Civil, v. 4. 4. 14.
Die neuen Hafenanlagen von Emden.	Prometheus, Nr. 1277; Zeitschrift für Bauwesen, 1914, Heft 4/6; D. F., April 1914.
New works at Portsmouth dockyard.	Eg., v. 17., 24. 4., 1. 5. 14.
Geological problems and the Panama canal.	E., v. 17. 4. 14.
Schwimmdocks mit Selbstdockungseinrichtung.	S., Nr. 14, v. 22. 4. 14.
Navy yards and the fleet.	P. N. I., Vol. 40, Nr. 2, 1914.
Drydocking in Panama canal locks.	S. A., v. 18. 4. 14.
The new docks at Bombay.	Shipbuilding and Shipping Record, Nr. 18, v. 30. 4. 14.

Handels- und Verkehrswesen, Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Unsere seemännische Ausbildung.	Sf., Nr. 8, v. 15. 4. 14.
Foreign trade of Japan 1913.	Eg., v. 10. 4. 14.
Die Erschließung Afrikas durch Eisenbahnen.	Archiv für Post und Telegraphie, März 1914.
„Titanic"-Vertrag. — Reichsschiffahrtsamt.	H., Nr. 16, v. 18. 4. 14.
Le personnel de la marine marchande.	L. M., Suppl., April 1914.
Weltpost und Welttelegraphie, ihre Entwicklung und völkerrechtliche Regelung.	Weltwirtschaftliches Archiv, 3. Band, Heft 2, S. 340.
Die Seewirtschaft an der Nordsee und in ihren Häfen.	Ebenda, Seite 423.
Die Entwicklung der niederländischen Schiffahrt 1903 bis 1912.	H., Nr. 17, v. 25. 4. 14.
Shipping subsidies in Japan.	Shipbuilding and Shipping Record, Nr. 17, v. 23. 4. 14.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Die Entwicklung der Aufstellung der Türme der schweren Artillerie an Bord der Linienschiffe und Panzerkreuzer der acht großen Seemächte in den letzten zehn Jahren.	M. S., 1914, Nr. 4.
Über den gegenwärtigen Stand der rationellen inneren Ballistik.	K. T., 1914, Heft 4.
Geschichtliche Entwicklung der Zündung in Waffen und Geschossen.	Z. S. u. S., Nr. 8, v. 15. 4. 14.
La spécialité du canonnage.	M. d. F., Nr. 17, v. 25. 4. 14.
British and German guns.	N. M. R., v. 29. 4. 14.
Beitrag zur Beschießung von Luftschiffen.	A. M., April 1914.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

The torpedo problem.	N. M. R., v. 15. 4. 14.

Luftschiffahrt, Flugwesen.

Die Entwicklung der Wasserflugzeuge.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 7. 8, v. 6., 20. 4. 14.
The Burgess-Dunne hydroaeroplane.	Aeronautics, Nr. 6, v. 31. 3. 14.
Der neue Short-Wasser-Zweidecker.	Flugsport, Nr. 8, v. 15. 4. 14.
Holz als Konstruktionsmaterial der Luftschiffahrt.	Zeitschrift für Flugtechnik, Nr. 7, v. 9. 4. 14.
The destruction of the Forlanini airship »Citta di Milano«.	E., v. 17. 4. 14.
Guns on aeroplanes.	S. A., v. 11. 4. 14.
Erfindungen zur Sicherung der Flieger.	K. T., 1914, Heft 4.
Les freins de l'air.	L'Aérophile, Nr. 8, v. 15. 4. 14.
Der zweite deutsche Kaiserpreis-Wettbewerb für Flugmotoren.	Der Ölmotor, 3. Jahrg., Nr. 1, 1914.
Die Lage des französischen Luftfahrwesens am Anfange des Jahres 1914.	Vierteljahrshefte für Truppenführung, 1914, Heft 2, Seite 318.
Stand und Aussichten des Marine-Luftfahrwesens.	Deutsche Luftfahrer-Zeitschrift, Nr. 9, v. 29. 4. 14.
Principles of naval aeronautics.	P. N. I., Vol. 40, Nr. 2, 1914.
Aeroplane lamps.	S. A., v. 18. 4. 14.
Die englische Luftschau (Aero Show) vom militärischen Standpunkt aus betrachtet.	Militär-Wochenblatt, Nr. 61, v. 2. 5. 14.

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

Kriegshäfen und Flottenstützpunkte Österreich-Ungarns.	U., Mai 1914.

Elektrizität, Telegraphie, Telephonie.

Long-distance telephony.	Eg., v. 10. 4. 14.
Fortschritte in der Funkentelegraphie.	Feuer und Wasser, Heft 16, v. 18. 4. 14.
The Marconi wireless suit.	S. A., Suppl., v. 11. 4. 14.
Wesen und Ausbreitung der elektromagnetischen Wellen bei der drahtlosen Telegraphie.	Jahrbuch für drahtlose Telegraphie, Band 8, Seite 221.
Brechung in der Atmosphäre bei der drahtlosen Telegraphie.	Ebenda, S. 282.
Ein neues System für elektrische Kraftübertragung in Dieselmotorschiffen.	Elektrotechnische Zeitschrift, Heft 17, v. 23. 4. 14.
United States naval radio service.	P. N. I., Vol. 40, Nr. 2, 1914.

Rechtsfragen.

Die Stellung der feindlichen Kauffahrteischiffe im Seekrieg.	Zeitschrift für Völkerrecht, Band 8, Seite 151.
Zur Frage des militärstrafgerichtlichen und militärehrengerichtlichen Verfahrens gegen Offiziere z. D. und Offiziere a. D.	Das Recht, Nr. 7, v. 10. 4. 14.
Zur Duellfrage.	Deutsche Juristenzeitung, Nr. 9, v. 1. 5. 14.

Gesundheitswesen.

Vorbeugung gegen Hitzschlag.	Militär-Wochenblatt, Nr. 51, v. 12. 4. 14.
Behandlung akut bedrohlicher Zustände bei Tropenkrankheiten.	Deutsche medizinische Wochenschrift, Nr. 16, v. 16. 4. 14.
Deutsche Tropenmedizinische Gesellschaft, Tagung 1914.	S. T. H., 1914, Nr. 8.
Beiträge zur Geschichte des Skorbuts.	Ebenda.

Nautische Fragen.

Tiden von langer Periode im mittleren Wasserstande der Ostsee zu Swinemünde.	A. H., Heft 4, 1914.
Die Gezeiten im Adriatischen Meere.	Ebenda.
Eenige beschouwingen over de nautische kaartprojecties.	De Zee, April 1914, Seite 255.
Alte und neue Wetterregeln für die Adria.	M. S., 1914, Nr. 4.
Höhentafeln.	H., Nr. 17, v. 25. 4. 14.
Advantages of the gyro-compass.	P. N. I., Vol. 40, Nr. 1, 1914.
Some suggestions in practical navigation.	Ebenda.
Submarine signalling.	M. E., Mai 1914.
Gyroskopkompasset som kompasvaesenets nyeste udviklingstrin.	T. f. S., März 1914.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Fischerei, Fischhandel und Fischindustrie in Altona a. E. 1913.	Fischzeitung, Nr. 6, v. 31. 3. 14.
Seeunfälle an der deutschen Küste und Schiffsunfälle deutscher Schiffe.	H., Nr. 16, v. 18. 4. 14.
Internationaler Vertrag zum Schutze des menschlichen Lebens auf See.	S., Nr. 14, v. 22. 4. 14.
Über die Schwankungen in den Erträgen der großen Seefischereien von Nordeuropa.	Der Fischerbote, Nr. 4, v. 15. 4. 14.
Die deutsche Seefischerei 1913.	Ebenda.
Motor lifeboats for Atlantic Liners.	E., v. 24. 4. 14.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Monaco 1914.	Motorschiff und Motorboot, Nr. 8, 9, v. 20. 4., 4. 5. 14; D. Y., Nr. 16, 17, 18, 19, v. 17., 24. 4., 1., 8. 5. 14.
Deutschlands Yachtenbauten für 1914.	Wassersport, Nr. 17, v. 23. 4. 14.
Die amerikanischen Pokalverteidiger.	Ebenda.
Der gute Bootsanstrich.	D. Y., Nr. 17, 18, 19, v. 24. 4., 1., 8. 5. 14.
Tourenkreuzer und Wettfahrten.	Der Segelsport, Nr. 5, v. 29. 4. 14.
Beiträge zur Regattatechnik.	Ebenda.
Die konstruktive Entwicklung der nationalen Jollen.	Ebenda.

Koloniale Fragen.

Die wirtschaftliche Entwicklung und Zukunft Samoas.	O. L., Nr. 10, v. 13. 3. 14.
Die Bedeutung von Zwang und Freiheit, Plantagen- und Volkskulturen für die koloniale Arbeiterfrage.	Koloniale Rundschau, April 1914.
Die deutsche Sprache in den deutschen Kolonien.	Koloniale Zeitschrift, Nr. 17, v. 24. 4. 14.
Die Bedeutung der neuzeitlichen Kolonisation für die europäischen Völker.	Deutsche Revue, Mai 1914, Seite 234.

Geschichtliches, Geographisches.

Paa togt med »Skjold« under krigen 1864.	Dansk Fiskeritidende, Nr. 15, v. 14. 4. 14.
Zur Geschichte der Donauflottille.	M. S., 1914, Nr. 4.
The story of the United States ship »Reina Mercedes«.	N., April 1914.
Moltke und die Marine 1864.	Vierteljahrshefte für Truppenführung. 1914, Heft 2, Seite 201.
The great lesson from Nelson for to-day.	P. N. I., Vol. 40, Nr. 2, 1914.
Conferencias sobre el valor material de las armadas.	Re. G. M., April 1914.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften siehe S. 856.



Nachruf!

Am Sonnabend, den 22. Mai verschied in Berlin-Zehlendorf der

Kaiserliche Kontreadmiral z. D.

Fritz Sommerwerck.

Eingetreten 1874 in die Kaiserliche Marine, hat er ihr bis zum Jahre 1907 angehört und ihr treue, hervorragende Dienste geleistet an Bord S. M. Schiffe wie in Landstellen, zuletzt als Kommandant S. M. S. „Moltke“ und „Württemberg“. Die Marine betrauert in dem Heimgegangenen einen als Kamerad wie Vorgesetzten gleich hochgeschätzten Mann, der in hohem Maße Aller Vertrauen besaß und dessen Dienste nicht vergessen werden.

Ehre seinem Andenken!

Kiel, den 25. Mai 1914.

v. Coerper,
Admiral, Chef der Marinestation der Ostsee.

Nachruf!

Kurz nach seiner Rückkehr in die Heimat starb nach schwerem Leiden am 26. April 1914 in Berlin der

bisherige Intendant beim Gouvernement Kiautschou, Admiralitätsrat

Dr. Eduard Doebner

im Alter von 40 Jahren.

Die Marineverwaltung betrauert den frühen Heimgang dieses im Heimats- und Schutzgebietsdienst gleich gut bewährten, pflichttreuen Beamten, dessen hervorragende Charaktereigenschaften ihm bei Vorgesetzten wie Mitarbeitern ein ehrendes Andenken für alle Zeiten sichern.

Berlin, den 27. April 1914.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.
i. V. **Dähnhardt.**

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. S. = Deutsche Schiffahrt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering. — **F.** = Die Flagge.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
J. A. E. = Journal of the American Society of Naval Engineers.
J. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. H. = Kolonie u. Heimat. — **K. T.** = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. B. = Marineblad.
M. E. = Marine Engineer. — **M. Eg.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
R. M. = Revue Maritime. — **R. A. G.** = Rivista di Artiglieria e Genio.
Re. G. M. = Revista general de marina. — **Ri. M.** = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — **S. A.** = Scientific American. — **Sf.** = Seefahrt.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — **S. W.** = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — **T. i. S.** = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = Vie Maritime et Fluviale. — **Y.** = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften kommen bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage.



Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.



1. Heft

25. Jahrgang



Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts

Berlin W9, Leipziger Platz 13

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

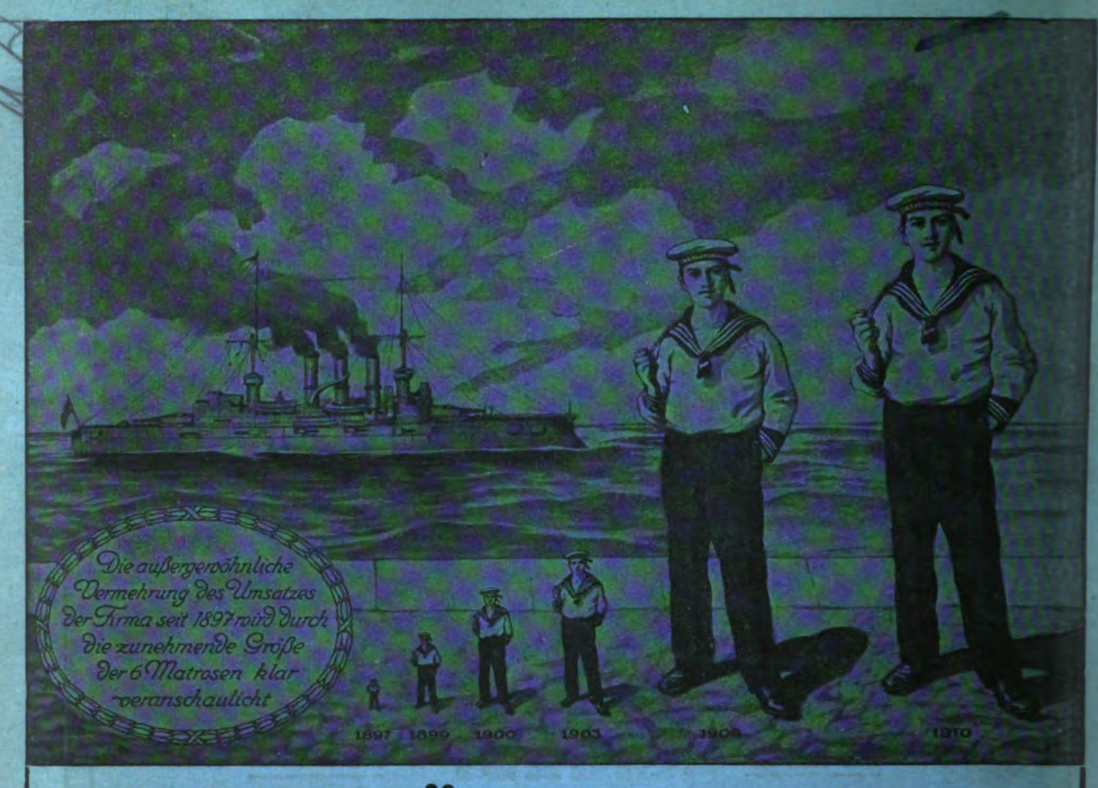
Januar 1914

Inhaltsverzeichnis

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts, Berlin W9, Leipziger Platz 13.
Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Geheimer Admiralitätsrat a. D. Koch, Berlin-Südende, Berlinerstraße 27 I.
Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Kundt, Lankwitz, Corneliusstr. 16.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. — Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68–71.

Hierzu 6 Beilagen.

2. Heft

25. Jahrgang

Marine=Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W9, Leipziger Platz 13

Februar 1914

Inhaltsverzeichnis

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts, Berlin W9, Leipziger Platz 13.
Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Geheimer Admiralitätsrat a. D. Koch, Berlin-Südende, Berlinerstraße 27 I.
Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Kundt, Lankwitz, Corneliusstr. 16.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. — Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

3. Heft 25. Jahrgang



Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W9, Leipziger Platz 13

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

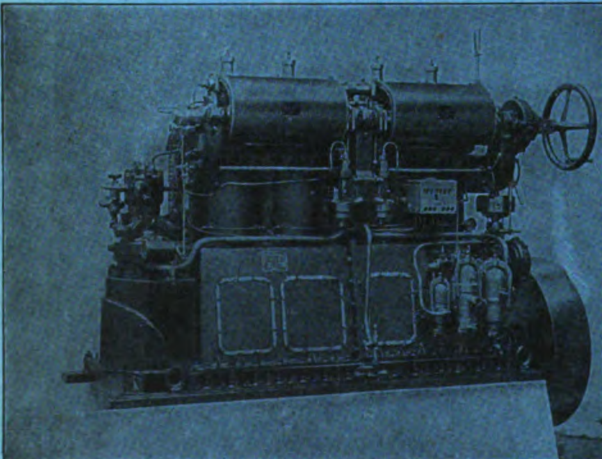
März 1914

Inhaltsverzeichnis

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts, Berlin W9, Leipziger Platz 13.
Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Geheimer Admiralitätsrat a. D. Koch, Berlin-Südende, Berlinerstraße 27 I.
Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Kundt, Lankwitz, Corneliusstr. 16.

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. — Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.



4. Heft 25. Jahrgang



Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W 10, Königin-Augusta-Straße 38/42

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

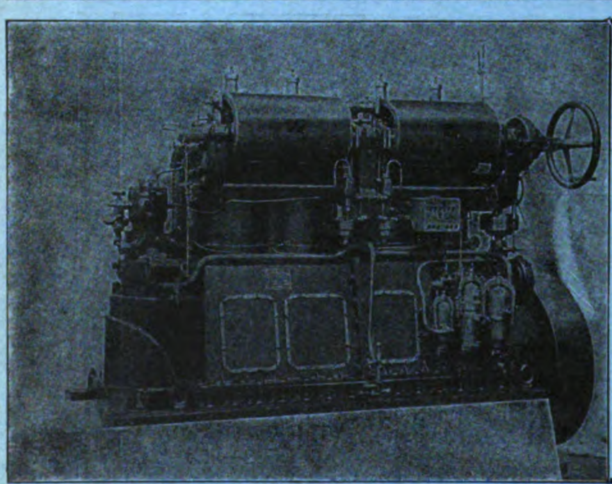
April 1914

Inhaltsverzeichnis

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts, Berlin W10, Königin-Augustastr. 38/42
Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Geheimer Admiralitätsrat a. D. Koch, Zehlendorf-Mitte, Hohenzollernstr. 27
Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Kundt, Lankwitz, Corneliusstr. 16

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. — Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.



5. Heft 25. Jahrgang



Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W10, Königin Augusta-Straße 38/42

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

Mai 1914

Inhaltsverzeichnis

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts, Berlin W10, Königin-Augustastr. 38/42

Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Geheimer Admiralitätsrat a. D. Koch, Zehlendorf-Mitte, Hohenzollernstr. 27

Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Kundt, Lankwitz, Corneliusstr. 16

Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. – Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. – Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

6. Heft



25. Jahrgang

Marine-Rundschau

Wissenschaftliche Zeitschrift für Marinefragen

Herausgegeben vom Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts
Berlin W10, Königin Augusta-Straße 38/42

Der Inhalt der einzelnen Artikel ist nicht als eine Wiedergabe der Ansichten leitender Stellen aufzufassen

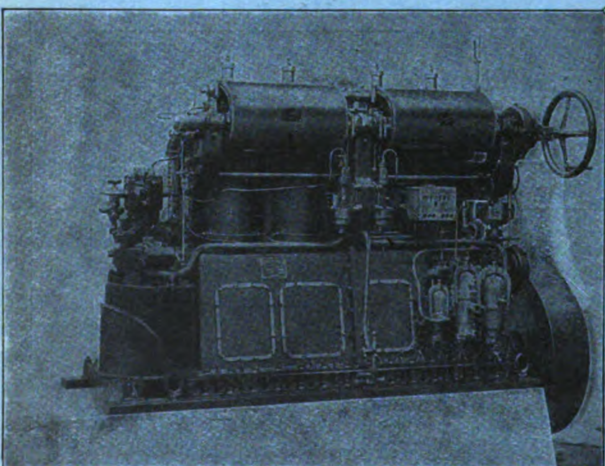
Juni 1914

Inhaltsverzeichnis

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW68, Kochstraße 68—71

Schriftleitung: Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts, Berlin W10, Königin-Augustastr. 38/42
Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Geheimer Admiralitätsrat a. D. Koch, Zehlendorf-Mitte, Hohenzollernstr. 27
Verantwortlich für den Anzeigenteil: E. Kundt, Lankwitz, Corneliusstr. 16

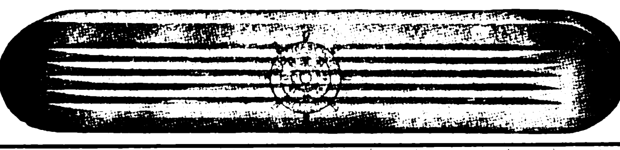
Die „Marine-Rundschau" erscheint monatlich einmal. — Der Preis beträgt vierteljährlich M. 2,50. Einzelpreis der Monatshefte M. 1,—. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen. — Alle Mitteilungen, das Abonnement oder die Zustellung von Exemplaren betr., sind an die Verlagsbuchhandlung oder an diejenige Vertriebsstelle — Postamt, Buchhandlung oder Zeitungsspediteur — zu richten, welche die Bestellung vermittelt oder mit einer solchen betraut werden soll, nicht aber an die Schriftleitung.

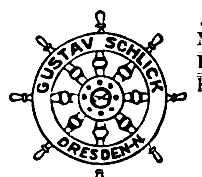



Leitz
Marine-Prismen-
Fernrohre
mit besonders grossem Gesichtsfeld und hoher
Lichtstärke, 6 und 8 facher Vergrösserung
zum Preise von Mk 80.- bis Mk. 120.-

Reflexlens-Wasserstands-Gläser

mit „Steuerrad"-Stempel, aus Original-Hartpreß-Kristallglas, unoxydierbar, in unerreichter Qualität unter Garantie des Nichtzerspringens.





Modell-Nummer	0	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
Länge in mm	85	115	140	165	190	220	250	280	320	340
Per Stück f. Mod. a = 30 mm breit oder „ „ b = 34 „ „ (f. Hochdr.) Mk.	1,50	1,80	2,10	2,50	2,80	3,10	3,50	3,90	4,80	4,70

Gustav Schlick, Dresden 38 N. 6.

Kriegstechnische Werkstätten
von Franz Kuhlmann, Wilhelmshaven.
Spezialität:
Präzisions-Mechanik, Optik, Nautik, Elektrotechnik und Maschinenbau für Marine und Armee. Komplette Feuerleitungs-Anlagen für Küsten-, Feld- und Festungs-Artillerie.

Milch für die Tropen.

Bären-Marke
(Gesetzlich geschützt)

Bleibt unverändert flüssig.

1. Nicht gezuckerte kondensierte Alpenmilch.

2. Naturmilch, sterilisiert, auch homogen.



Bären-Marke
(Gesetzlich geschützt)

Bleibt unverändert flüssig.

3. B.A.C.-flüssige Berner Alpenmilch-Chokolade.

THE BERNESE ALPS MILK Co., Stalden i. E., Schweiz.
Zweigfabrik in Biessenhofen, bayer. Allgäu.
Paris 1900 „Hors Concours", Mitglied der Internationalen Jury.
Aufträge durch Exporthäuser in Europa.

C. Lorenz

Telephon- u. Telegraphenwerke, Eisenbahnsignal-Bauanstalt

Aktiengesellschaft

Berlin SO 26 * Hamburg

Marine-Geschäftsstelle:

Kiel, Sophienblatt 32 u. 34

Spezialkonstruktionen für Bordzwecke:

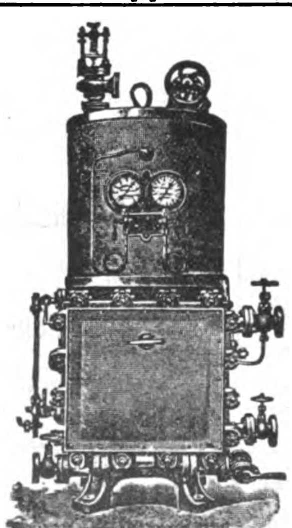
Wecker und Hupen für Gleich- und Wechselstrom
Lautsprechende Telephone
Fernsprecher zum Anschluß an das Landnetz
Schiffsfeuermelder
Kajüttelephone
Maschinen- und Kesseltelegraphen
Lichtsignal-Apparate
Messe- und Kammerklingeln

Schiffsrohrpostanlagen :: Drahtlose Telegraphie

C. Aug. Schmidt Söhne

HAMBURG-UHLENHORST

Tel.-Adr.: **Apparatbau, Hamburg.** — Fernsprecher: **Gruppe V, Nr. 645.**



Seewasser-Verdampfer.

Hilfsapparate für den Schiffbau.

Seewasser-Verdampfer (Evaporatoren)
zur Herstellung von salzfreiem Zusatz-Speisewasser und Trinkwasser.

Destillier-Kondensatoren mit Filtern
für Wasch- und Trinkwasser.

Komplette Seewasser-Verdampf-Anlagen
bis zu den größten Leistungen.

Speisewasser-Filter
D. R. P., für Druck- und Saugleitung zum Reinigen ölhaltigen Speisewassers.

Dampfkessel-Speisewasser-Vorwärmer
D. R. P., zum Einschalten in die Speisewasser-Druckleitung.

Dieselben Vorwärmer
mit automatischer Entlüftung des Speisewassers.



Verlangen Sie
Vollendete Construktionen
Höchste Präcision
Feinste Ausführung
Bestes Material
verschafften diesen Kugellagern Weltruf
Höchste Auszeichnungen
Kataloge u. praktische Vorschläge kostenlos
Schweinfurter Präcisions-Kugel-Lager-Werke, Fichtel & Sachs Schweinfurt.
F&S
Diese Kugellager laufen ca 85% leichter als die besten Gleitlager bei gleich starken Wellen u. gleichen Belastungsverhältnissen.
Sie erzielen durch F&S Kugellager enorme Ersparnisse an Kraft, Oel u. Betriebsmaterial
Die Verwendung von Kugellagern ist für den modernen Construkteur eine selbstverständliche Sache
KUGELLAGER

SIEMENS & HALSKE

Aktiengesellschaft.

WERNERWERK, SIEMENSSTADT bei BERLIN.

Vertreten

in HAMBURG, KIEL, BREMEN, STETTIN, DANZIG und KÖNIGSBERG, sowie in den gröfseren Handelsplätzen der Erde durch eigene Technische Bureaus oder solche der Siemens-Schuckertwerke.

Maschinentelegraphen. Kesseltelegraphen. Rudertelegraphen. Ruderlageanzeiger. Artillerietelegraphen. Wasser- und luftdichte Alarmwecker. Umdrehungsfernzeiger. Vibrationstachometer und Frequenzmesser nach Frahm. Lautsprechende Telephone. Kompassfernübertrager. Spezialtypen von elektrischen Messinstrumenten für Schiffszwecke. Fernthermometer. Feuermelder. Elektrische Uhren. Motorsirenen. Elektrische Signalhupen. Ozonventilatoren. Röntgenapparate. Wassermesser.



Fried. Krupp A.-G. Stahlwerk Annen

Annen i. Westf. (früher F. Asthöwer & Co).

Tiegel- und Martinstahl-Fassongießerei :: Walzwerk :: Schmiede :: Mechanische Werkstätten.

Stahlformgußstücke aus Tiegel- oder Martinstahl

für Schiffbau, Turbinenbau, Eisenbahnbedarf, Lokomotiv- und Maschinenfabriken, Walzwerke usw., roh gegossen und bearbeitet.

Besonderheiten: Schiffs-Steven und -Ruder.

Turbinenteile aller Art. Lokomotiv-Radsterne.

Stahlguß-**Kurbelwellen** von größter Zuverlässigkeit.

Holzkohlen-Schweißdraht

und Gussstäbchen

nur allerbeste Spezial-Qualität, jede Stärke ab Lager.

Borbet & Comp., Erste Spezialfabrik für Schweißdraht, **Altena i. Westf.**

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

G. m. b. H.

Kriegs- und Schiffbautechnische Abteilung

SIEMENSSTADT bei BERLIN.

Entwurf und Einbau von elektrischen Anlagen für Beleuchtung und Kraftübertragung an Bord von Kriegs- und Handelsschiffen. Turbogeneratoren mit Dampfturbinen, System Zoelly. Sonderkonstruktionen von Maschinen, Motoren und Hebezeugen für den Bordbetrieb. Rotierende Pumpen für Wasser und Luft. Munitionsförderwerke. Bekohlungseinrichtungen. Ruder- und Spill-Antriebe. Marineinstallationsmaterial. Marinekabel. Technische Gummiwaren für den Schiffsgebrauch. Signaleinrichtungen. Scheinwerfer mit Glasparabolspiegeln. Leuchtfeuer. Ventilatoren jeder Größe. Lüftungsanlagen. Licht- und Kraftanlagen für Schwimm- und Trockendocks und für Schwimmbagger.

FRIED. KRUPP A.G. Germaniawerft

KIEL-GAARDEN

LINIENSCHIFFE	HILFSMASCHINEN
KREUZER	TURBINEN
TORPEDOBOOTE	SCHIFFSKESSEL

TAUCHBOOTE
ÖLMOTOREN





GUTEHOFFNUNGSHÜTTE
OBERHAUSEN : RHEINLAND

Unsere Abteilung Gelsenkirchen vorm.

Boecker & Comp. in **Gelsenkirchen**

liefert:

Drahtseile von höchster Biegsamkeit, Festigkeit und Leistung für Krane, Hebezeuge, Transportanlagen.

Schiffsseile nach den Vorschriften der Kaiserlichen Marine, des Germanischen und Englischen Lloyd.

Flachlitzige Seile für Hebezeuge und Schiffsausrüstung.

Tragseile für Verladevorrichtungen, besonders verschlossene und halbverschlossene Seile.

Diesem Hefte liegt ein Prospekt der Firma:

Draegerwerk Lübeck,

betreffend Taucherausrüstungen,

bei, den wir unseren geschätzten Lesern zur besonderen Durchsicht empfehlen.

FR. FLOHR :: KIEL
SCHLOSS-STRASSE 38

Fabrik von Taucher-Apparaten aller Systeme

Lieferant der Kaiserlichen Marine und Kaiserl. und Königl. Behörden

Lager sämtlicher Zubehörteile

Reparatur-Werkstatt

Neu! **Neu!**

Fallvorrichtung der Brust- und Rückenbleigewichte zur Selbsthilfe des Tauchers D. R. P. 232432

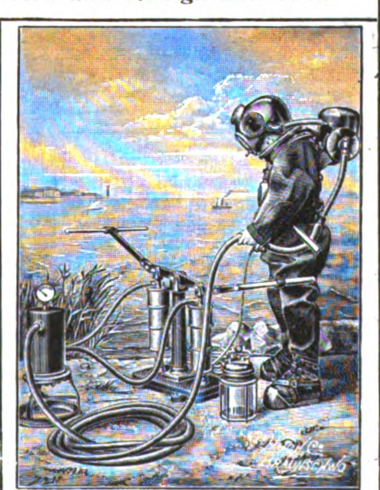
Elektr. Lampen zur Unterwasserbeleuchtung (D. R. G. M.)

Telephon-Einrichtungen für Taucher

Ausführung jeglicher Art Sprengarbeiten unter Wasser

30 b]

Bitte Spezial-Offerte einholen!



Aktiengesellschaft Mix & Genest

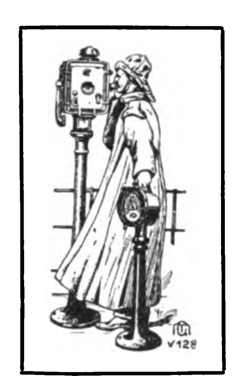
Telephon- und Telegraphen-Werke, Berlin-Schöneberg

Wasserdichte Schiffs-Lautsprecher

Kommando-Ferngeber mit 50 Volt Wechselstrombetrieb

Schiffs-Zentralen

Messen-Telephone



Telephon-Verkehrsanlagen für Schiffe

Lautsprechende Marine-Tisch-Stationen

Kajüt-Telephone

Artillerie-, Ruder-, Maschinen-, Kessel- und Schottendicht-Telegraphen



Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. von Bremen & Co., mit beschränkter Haftung.

Rödingsmarkt 35 ... HAMBURG ... Rödingsmarkt 35.

HANDELS-MARKE

Fabrik von Taucherapparaten aller Systeme.

Elektrische Lampen und Telephoneinrichtungen für Taucherapparate. — Atmungs- und Löschapparate für Feuerwehren, sog. Feuertaucher, Rauchschutzapparate zur Löschung von Schiffsbränden, für Schiffswerften und alle sonstigen industriellen Betriebe.

Spezial-Rauchschutzapparate für Kriegsmarinen.

Viele wichtige Neukonstruktionen. — Apparate für Unterseeboote.

Lieferanten der Kaiserlichen Marine. Lieferanten der Kaiserlichen Marine.



Sanatorium von Dr. Th. Brunner
Küsnacht am Zürichsee

Aufnahme von

Nerven- und Gemütskranken,

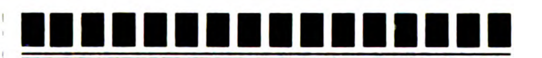
Rekonvaleszenten, Erholungs- und Pflegebedürftigen. **Morphium- und Alkoholentziehungskuren.** Prächtige Lage mit ausgedehnten Gartenpromenaden am Seeufer. Individualisierende ärztliche Behandlung. Illustrierte Prospekte mit Referenzen zu Diensten.

Dr. med. Th. Brunner.

Bester Ersatz für zentrale Wasserleitung.



Prämiiert mit Staatsmedaillen, goldenen und silbernen Medaillen und Ehrenpreisen.



= Lieferant der Kaiserlichen Marine. =

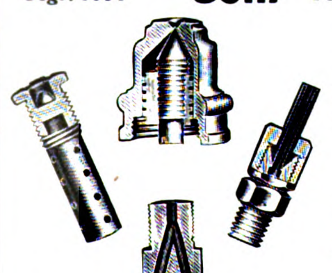
Telephon-, Signal- und Kommando-Apparate baut als Spezialität

Ernst Pabst,

Bellevue-Cöpenick bei Berlin.

Hoffmann & Kader

Gegr. 1864 **Cöln** Fernruf A 8436



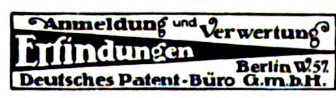
Spezialität:

Zünder-bestandteile, Torpedoteile usw. in allen Metallen

Lieferanten kgl. u. städt. Behörden

Drahtnachrichten: **Hoffmann Kader Cöln**

Kostenlose Begutachtung.



Beratung kostenlos.

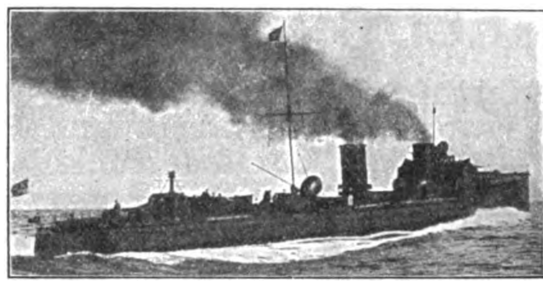
Anzeigen

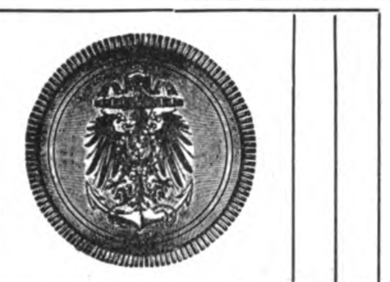
finden in der „Marine-Rundschau" zweckmäßigste Verbreitung. Bei größeren Aufträgen wird gebeten, Preisaufstellung zu verlangen.

Deutsche Zoelly-Schiffsturbinen-Gesellschaft G. m. b. H.

BERLIN W. 15

Kaiser-Allee 204.





Zoelly-Dampfturbinen für Schiffe

Ausführungen für die deutsche, französische und amerikanische Marine.

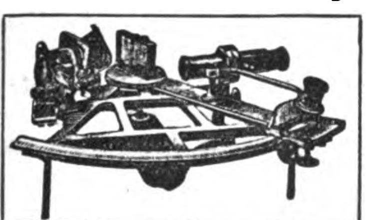
C. PLATH

Fabrik von nautischen Instrumenten

HAMBURG 11

25 Stubbenhuk 25

Tel.-Adresse: Sextant Hamburg.



Sextanten - Octanten

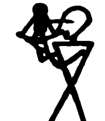
Instrumente für Nachtbeobachtungen.

Transporteur-Dreiecke D.R.G.M. 181608

Fluid-, Peil-, Steuer- und Transparente Compasse.

Patentlogs - Barometer.

Nautische Lehrmittel.



Schutzmarke.

Turin 1911 **Grand Prix**

ROHRPOST

LAMSON-MIX & GENEST

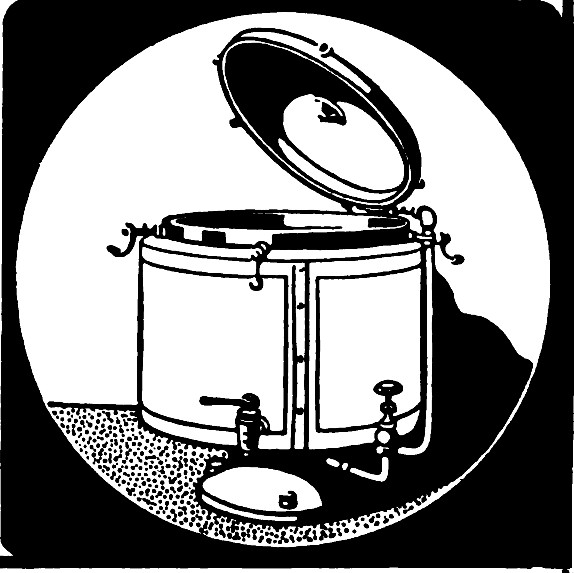
Schöneberg-Berlin

SEILPOST

Verlangen Sie Broschüre 4.

Königl. Höhere Schiff- und Maschinenbau-Schule zu Kiel.

Aufnahme für Masch.-Bau und Schiffsmasch.-Bau halbjährlich, für Schiffbau nur zu Ostern. Ausbildung in 5 Halbjahren. 150 M. jährlich. Programm frei.



Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68—71.

Hierzu 1 Beilage.

